

TYDZIEŃ LOTNICTWA 1952

33 (321) ROK VII 17 SIERPNIA 1952
Cena 60 gr

O ORDYNACJI WYBORCZEJ

Sejm Ustawodawczy, który przez pięć lat stanowił najwyższą władzę naszego kraju, zakończył swą kadencję, to znaczy okres czasu, na jaki został przez naród wybrany. Niemało doniosłych ustaw uchwalił on w ciągu tego okresu, niemało też zatwierdził dekretów państwowych, mających zasadnicze znaczenie dla rozwoju naszego kraju, dla jego obronności, rozkwitu i dobrobytu. Dość wspomnieć ustawę o Planie Sześcioletnim, o radach narodowych, o organizacji przemysłu, a wreszcie największą kartę zwycięstw i chwały ludu polskiego — Konstytucję Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Rzecz jasna, ustępujący, rozwiązywany Sejm musiał zapewnić zorganizowanie nowego Sejmu. Celowi temu służy właśnie uchwalona przez Sejm ustawa o ordynacji wyborczej, to znaczy o przepisach i zasadach, na podstawie których odbędą się na jesieni bieżącego roku wybory do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W przeciwieństwie do ordynacji wyborczej w wielu krajach kapitalistycznych, które ograniczają prawo wyborcze obywateli stanem majątkowym, cenzusem naukowym, pochodzeniem, rasą czy wyznaniem — nasza ordynacja wyborcza daje wszystkim bez wyjątku obywatelom równe prawa tak pod względem czynnego, jak i biernego prawa wyborczego. Znaczy to, że każdy obywatel w naszym państwie, bez jakichkolwiek ograniczeń (z wyjątkiem, rzecz jasna, skazanych za działalność antypaństwową) może głosować w wyborach, a po ukończeniu 25 roku życia może być również wybrany jako poseł na Sejm.

Oczywiście taka ordynacja wyborcza może istnieć tylko w państwie demokracji ludowej, w państwie, w którym cała władza należy do ludu. Sejm, reprezentujący wolę tego ludu musi się składać z jego prawdziwych reprezentantów. Zupełnie inaczej wygląda ta sprawa w państwach kapitalistycznych, gdzie ogranicza się stale liczbę wyborców przez wprowadzenie ograniczeń majątkowych czy rasowych, a wybrani posłowie do parlamentu reprezentują w nim nie interesy wyborców, ale interesy garstki kapitalistów.

Demokratyzm naszej ordynacji wyborczej przejawia się jeszcze i w tym, że pełne prawo głosu mają również żołnierze służby czynnej oraz kobiety na równi z mężczyznami. Prawo głosu ma też młodzież od lat 18, przez co może ona aktywnie włączyć się do rządzenia państwem. Polska Ludowa jest krajem młodych i dlatego daje ona młodzieży tak szerokie uprawnienia.

Ordynacja wyborcza do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej to jeszcze jeden, poważny krok naprzód w wielkim dziele umacniania potęgi i spoistości naszej ojczyzny — w dziele budownictwa socjalizmu.



Z RADOŚCIĄ WITAMY VI TYDZIEŃ I ŚWIĘTO LOTNICTWA

Radośnie i z uczuciem dumy członkowie i sympatycy naszej organizacji obchodzić będą VI Tydzień i Święto Lotnictwa Polskiego. Rok dzielący tegoroczne święto od poprzedniego obchodu był rokiem wzrostu sił Ligi Lotniczej, rokiem wielkich sukcesów we wszystkich gałęziach pięknego sportu lotniczego w naszej Ludowej Ojczyźnie.

Wspaniałe sukcesy polskiego szybownictwa podziwiają sportowcy lotniczy całego świata. Zakończone już, pierwsze w naszym kraju Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe, wykazały ciągły, szybki rozwój tej dziedziny sportu lotniczego, ujawniły w szeregach spadochroniarzy ludzi, którzy dzięki władzy ludowej zetknęli się z lotnictwem i wyszkolili w naszej organizacji. Setki zaawansowanych modelarzy stało się bardzo cennym materiałem do szkolenia w pilotażu szybowcowym i silnikowym.

Entuzjazm lotniczej młodzieży wyraził się w zobowiązaniach poprzedzających VI Tydzień Lotnictwa, zainicjowanych przez Kielecki OLL i podejmowanych jako wyraz radości i dumy z ogłoszonej w dniu 22 lipca br. Wielkiej Karty naszego narodu — Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, która zapewnia naszemu narodowi wolne i szczęśliwe życie, która zapewnia młodzieży prawo do sportu, a tym samym i szkolenia lotniczego.

Przez objęcie szefostwa nad lotnictwem Związek Młodzieży Polskiej rozpoczyna wielką pracę na odcinku lotnictwa, jako na jednym z najważniejszych odcinków młodzieżowych w okresie walki o socjalizm w Polsce, w okresie konsolidacji sił obozu pokoju zagrożonego przez knowania amerykańskich imperialistów.

ZMP pracując dla dobra mas ludowych zapewni jeszcze większy, ilościowy i jakościowy rozwój naszego lotnictwa, którego wzmocnienie wiąże się ściśle ze wzmocnieniem sił światowego obozu pokoju.

Demonstrując w VI Tygodniu Lotnictwa swoje osiągnięcia sportowe, członkowie Ligi Lotniczej wykażą gotowość walki o nowe osiągnięcia, o nowe sukcesy dla dobra ludzi pracy i dla pokoju.

Odpowiedzialne zadanie naszej lotniczej organizacji — zadanie jak najszerszej popularyzacji lotnictwa w szerokich masach społeczeństwa musi być wykonywane przez każdego członka LL z wielką sumiennością. Cały aktyw lotniczy, każdy członek LL winien przez wyjaśnianie roli lotnictwa w życiu gospodarki narodowej, w dziedzinie obrony, przez propagowanie naszych osiągnięć we wszystkich dziedzinach lotniczego sportu, zainteresować i przygarnąć do Ligi Lotniczej nowe masy młodzieży. Trzeba organizować setki nowych kół i grup szkolących, z których wyrosną nowe kadry naszego lotnictwa, kadry wspaniale wyszkolone i bezwzględnie oddane naszej Władzy Ludowej, naszej Partii i potężnemu obozowi pokoju. B. G.

NIECH ŻYJE LOTNICTWO POLSKIE
WAŻNY CZYNNIK OBRONY POKOJU

I KRAJOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

PIERWSZY DZIEŃ ZAWODÓW

3 sierpnia, dochodzi godzina 15. Zebrani na lotnisku Warszawskiego ALL z satysfakcją spoglądają w niebo, powtarzając: „Piękna pogoda!" Rzeczywiście — piękna, choć właściwie jest zbyt gorąco. Jak w piekle, można śmiało powiedzieć, promienie słoneczne po prostu przewiercają odkryte głowy.

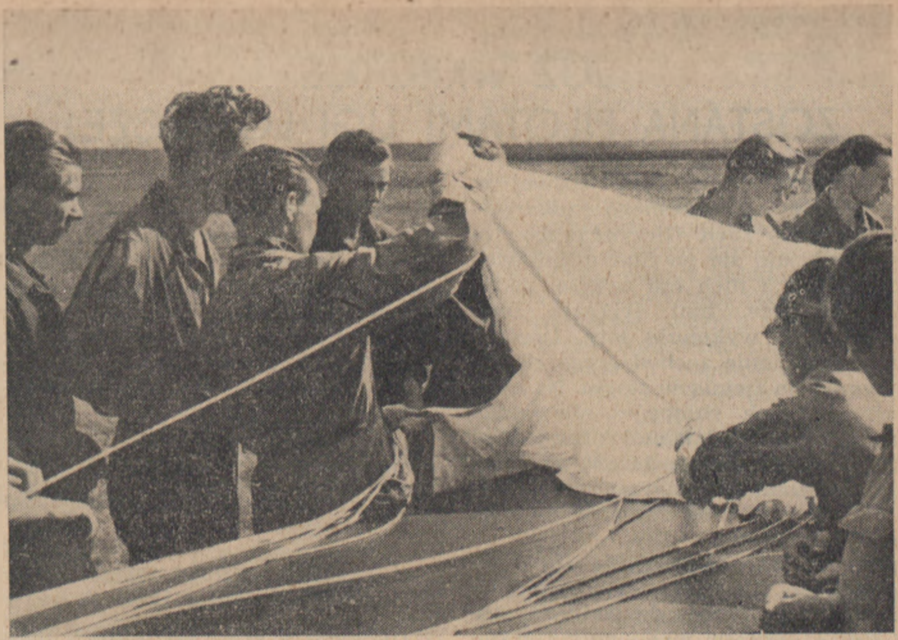
Frontem do masztu z niewciągniętą jeszcze flagą stoją już, uformowani w równy szereg, spadochroniarze-uczestnicy I Ogólnopolskich Zawodów Spadochronowych. Jest ich 26. Przed każdym z zawodników leży jego spadochron. Za plecami zawodników widać wyciągnięte w linię samoloty. Jest ich cztery — będą wywozić skoczków w powietrze.

Na czele szeregu zawodników ubranych w jednakowe, niebieskie kombinezony Ligi Lotniczej, stoją instruktorzy, komisja sędziowska i piloci gotowych do startu samolotów.

Na lotnisko przybywają właśnie zaproszeni goście, z Ministrem Transportu Lotniczego i Drogowego tow. Janem Rusteckim, delegatem KC PZPR tow. Legomskim i delegatem Stołecznej Rady Narodowej dr Pacho na czele.

Punkt 15-ta. Kierownik Zawodów, znany skoczek Litwiński melduje Ministrowi o gotowości wszystkich zawodników do startu. W krótkich, serdecznych słowach wita zebranych wiceprezes Warszawskiego Okręgu LL tow. Walczewski. Następnie głos zabiera dr Pacho, witając zawodników i gości w imieniu Stołecznej Rady Narodowej. Życzy zawodnikom osiągnięcia dobrych wyników.

Podchodzi do mikrofonu Minister Jan Rustecki. Mówi prosto, pięknie o sporcie spadochronowym w Polsce Ludowej, dostępnym dla całej pracującej i uczącej się młodzieży. Lekki wietrzyk, który zerwał się w tej chwili, daleko niesie pełne radości słowa o tym, że mamy już dużo wyszkolonych skoczków spadochronowych, że dysponujemy wspaniałym, niezawodnym sprzętem, że sport spadochronowy pod opieką ludowego państwa, pod patronatem Związku Młodzieży Polskiej będzie rozwijał się coraz szerzej, stając się — na wzór spadochroniarstwa w Związku Radzieckim — sportem naprawdę masowym.



Składanie spadochronu — to czynność niezmiernie ważna dla każdego skoczka.

Przy dźwiękach hymnu Światowej Federacji Młodzieży, mistrz sportu spadochronowego Witold Tracz wciąga na maszt flagę.

Z szeregu spadochroniarzy występuje jeszcze zawodnik — Gołębiowski z Rzeszowa i przemawia w imieniu wszystkich zawodników, przyrzekając godnie rozsławiać imię polskiego spadochroniarstwa i w codziennej pracy osiągać coraz lepsze wyniki.

Wzbija się w powietrze zielony „Jak - 18". W przerwie po odjeździe skoczków na start, pil. instr. Leszek demonstruje zebranym przepięknie, wzorowo wykonane figury akrobacji. Beczki sterowane, beczki we wznoszeniu, pętle, przewroty, lot koszący nad samą ziemią — mówią o osiągnięciu przez pilota prawdziwego mistrzostwa.

Następują skoki pokazowe. Z lecącego na wysokości 400 metrów CSS-a wyskakuje 20-letnia spadochroniarka ze Śląska, córka górnika Ania Franke, uczennica Centrum Wyszkolenia Spadochronowego LL. Jest to jej 18 skok. Po wylądowaniu dzielna Ślązaczka, która dopiero w lipcu br. zaczęła skakać, wręcza Ministrowi Rusteckiemu bukiet kwiatów.

Potem z 15-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu skaczą z wysokości 1 200 metrów trzej spadochroniarze: Witold Tracz, Józef Czauderna i Wojciech Kosiński i rozpoczynają się skoki docelowe z wysokości 400 metrów do koła o średnicy 50 metrów.

*

Program pierwszego dnia Zawodów Ogólnopolskich wypełniony był do końca kolejnymi skokami wszystkich zawodników z wysokości 400, 600 i 1 200 metrów. Były to skoki pokazowe, jeszcze nie punktowane.

Przed zawodnikami — tydzień zaciętej, sportowej walki o miano najlepszego. Dla tych najlepszych — czekają nagrody. Oto one: nagroda Zarządu Głównego LL za zajęcie w Zawodach I miejsca — wspaniały puchar kryształowy, nagroda DOKP za zajęcie II miejsca — aparat fotograficzny, nagroda Oficerskiej Szkoły Lotniczej za III miejsce — piękny postument, nagroda Ministerstwa Kultury i Sztuki za IV miejsce — duży gabinetowy zegar, nagroda ZG LL za V miejsce — teczka skórzana.

Dla najlepszej z zawodniczek ZG LL przeznaczył jako nagrodę — torebkę damską ze skóry, a dla najmłodszego z zawodników — ozdobne wydanie „Pana Tadeusza".

Reportaż z przebiegu Zawodów zamieścimy w następnym numerze. (jz)

... A tak, Czytelnicy, wygląda „pilocik", który wyciąga spadochron z pokrowca.
Foto: Koszewski — LL (3)



JUŻ WKRÓTCE ZOSTANĄ PILOTAMI LIGI LOTNICZEJ



Instr. Réne Kamos

Na lotnisku szkoły Szybowcowej w Strzyżewicach od wczesnego ranka panuje niezwykły ruch. Niczym pracowite mrówki uwijają się po nim uczniowie-piloci. Każdy z nich ma zajęcie. Jedni holują szybowce, inni ściągają liny, a jeszcze inni wykonują loty. Dopiero ostatnie promienie zachodzącego słońca dają sygnał do zwinięcia startu. Na opalonych twarzach chłopców nie widać zmęczenia po całodziennej pracy. Bije z nich radość i duma, że już wkrótce zostaną pilotami sportowymi Ligi Lotniczej — stworzą silne zaplecze naszego ludowego lotnictwa.

Ale piloci-uczniowie szkoły nie tylko uczą się latać. Akcja przedzlotowa zmobilizowała ich również do podjęcia szeregu zobowiązań, na wykonanie których znaleźli także czas.

CZYM POWITALI ZLOT

Skoro już mowa o Zlocie, nie można nie powiedzieć kilku słów na temat pracy uczniów dla uczczenia Zlotu. Przede wszystkim zasługą kadry szkoły i uczniów I turnusu, którzy w tej chwili latają już w Aeroklubach, jest doprowadzenie „młodej", bo dopiero w maju br. otwartej szkoły do obecnego stanu. Pięknie urządzona sala wykładowa, bogato zaopatrzona w pomoce naukowe jak wykresy, gabloty obrazujące powstawanie termiki, tunel aerodynamiczny i wiele innych, wszystkie wykonane we własnym zakresie; „lotniczo" udekorowana świetlica, w której znajduje się biblioteka, stół ping-pongowy i inne gry; zieleńce i kwietniki otaczające zabudowania szkoły — są dowodem, że niemało kosztowało to pracy. No, a muzyka płynąca z głośników radiowych, która rozbrzmiewa na całą okolicę, jest dziełem kol. kol. Bojrasza i Bielawskiego, których zobowiązanie zlotowe brzmiało: „Zradiofonizować szkołę".

Uczniowie szkoły nie ograniczyli się tylko do prac na własnym podwórku. Pamiętali również o pobliskim PGR, któremu poświęcili 2.500 roboczogodzin, pomagając w pracach rolnych i w dniu Święta Odrodzenia zorganizowali akademię, z występami własnego zespołu artystycznego. Nie zapomnieli także o dziewczętach z Żeńskiej Szkoły Szybowcowej LL. Wykonali dla nich tunel aerodynamiczny i miniaturowy model „Abecaka", z siedzącym za sterem pilotem w spódnicy, przy którym niemało napracował się Janek Gawęcki, 16-letni ZMP-owiec, zapalony modelarz z Poznania.

DLA BUMELANTÓW NIE MA MIEJSCA

Niejeden z Was, Czytelnicy, pomyśli może — chwalą się, że dużo zrobili, ale szkolenie, to na pewno zawalili. O nie, Koledzy! Egzaminy z teorii poszły jak najlepiej — zaledwie kilka ocen było dobrych, reszta — bardzo dobre. A i zajęcia praktyczne idą zupełnie dobrze — nie ma ani jednego dnia opóźnienia w przerabianiu programu.

Czy wiecie, czemu uczniowie — piloci szkoły mogą zawdzięczać swe osiągnięcia? Tylko dobrej organizacji pracy, nad którą czuwa kierownictwo szkoły, kadra instruktorska przy ścisłym współudziale organizacji zetempowskiej oraz świadomej dyscyplinie. Bumelanci wśród nich nie mają miejsca. A jeśli w początkowym okresie szkolenia trafił się jakiś chuligan, wówczas o jego losie decydował nie tylko komendant szkoły, nie tylko instruktor, lecz najpierw organizacja ZMP-owska, na której czele stoi 17-letni Leonard Sobczak. Nic dziwnego, że ten młody aktywista potrafi poprowadzić pracę zetempowską na terenie szkoły i zdobyć sobie autorytet kolegów. Nie jest to jego pierwsze zadanie organizacyjne. Jest przecież członkiem Prezydium ZM ZMP i przewodniczącym Koła przy szkole ogólnokształcącej w Gnieźnie, do której uczęszcza. Zresztą, wiele cennych wskazówek daje mu ojciec, stary partyjniak, dawny robociarz zakładów Cegielskiego — obecny brygadzista w największych w Polsce Zakładach Przemysłowych im. Stalina.

Kol. Sobczak niewiele chce powiedzieć o sobie — wyręczają go koledzy. Twierdzi tylko, że — dobrą pracę koła zawdzięczać mogą jedynie troskliwej opiece i pomocy kierownictwa szkoły, a szczególnie z-cy komendanta tow. Józefowi Meszce, który jest niemal na każdym zetempowskim zebraniu i zawsze chętnie służy swymi cennymi wskazówkami, pomagając tym w pokonywaniu wyłaniających się trudności.

Wynika z tego, że zrozumienie i współpraca pomiędzy kierownictwem, a ZMP — jest ich wspólną bronią w przezwyciężaniu trudności i tylko jej mogą zawdzięczać swoje sukcesy.

RÓWIEŚNICY SWYCH UCZNIÓW

Parę razy była wzmianka o kadrze instruktorskiej, ale na pewno jesteście ciekawi, kto wchodzi w jej skład. Myślicie może, że są to stare „wygi", zapewne z wąsami i brodą. O nie. Są to młodzi ludzie, niemal rówieśnicy swych uczniów, liczący po 20—23 lata. Nie będziemy mówić o każdym instruktorze, gdyż nie mamy na to miejsca. Powiemy tylko ogólnie, że są to dobrzy wychowawcy naszej lotniczej młodzieży. Z jednym z nich, który znalazł się na ojczystej ziemi dopiero w 16 roku życia, zapoznamy Was nieco bliżej. Jest nim instr. Réne Kamos, reemigrant z Francji. Nędza, panująca podczas rządów obszarniczo-burżuazyjnych w Polsce przedwrześniowej zmusiła jego rodzinę do szukania chleba za granicą. Przez przeszło 20 lat ojciec jego kuł ściany węglowe we francuskich kopalniach.

Kiedy wybiła godzina wyzwolenia Polski, rodzina Kamosów, szczęśliwa, że doczekała tego radosnego momentu — wróciła do ojczyzny. Dziś Réne liczy 21 lat. Polska Ludowa stworzyła mu możliwości zostania instruktorem szybowcowym — wychowawcą nowych kadr pilotów, o czym nie śmiał nawet marzyć w przeszłości.

JADWIGA SARNOCIŃSKA



Ćwiczenia na chwiejnicy to wstęp do prawdziwego latania. Kandydat na pilota z wprawą przeciwdziała zwisom.

POZNAJEMY LOTNICTWO WOJSKOWE

(2)

Samolot „Ił-2“ był w okresie minionej wojny na wyposażeniu lotnictwa polskiego. Latali na nim piloci 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego.

Głównym zadaniem lotnictwa szturmowego jest bezpośrednia współpraca z jednostkami naziemnymi — wspieranie ich działań na polu walki.

LOTNICTWO BOMBOWE

Lotnictwo bombowe podzielono ze względu na różnorodne i obszerne zadania na: lotnictwo bombowe bliskiego i dalekiego zasięgu. Pierwsze ma za zadanie wspierać bezpośrednio działania wojsk naziemnych, niszczyć żywe siły nieprzyjaciela oraz jego środki techniczne zarówno w czasie marszu jak i na polu walki. Wykonuje ono swe zadania zarówno w dzień jak i w nocy.

Lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu, tak dzienne jak i nocne, ma zadanie osłabiać siłę moralną przeciwnika oraz niszczyć obiekty wojskowe na zapleczu walczącej armii nieprzyjaciela. Lotnictwo bombowe bliskiego zasięgu posiada w swym wyposażeniu głównie lekkie i średnie bombowce, które są przystosowane do działań przyfrontowych.

Lotnictwo Związku Radzieckiego posiada wspaniałe bombowce lekkie i średnie, które w czasie minionej wojny współpracowały głównie z wojskami naziemnymi. Zapoznajmy się z niektórymi z nich.

„Pe-2“ jest to lekki samolot bombardujący i nurkowy konstrukcji inżyniera Petlakowa, przeznaczony głównie do współpracy z armią lądową. Istnieje również wersja myśliwska tego samolotu o dalekim zasięgu.

Uzbrojenie samolotu składało się początkowo, z 2 karabinów maszynowych umieszczonych na przodzie kadłuba oraz z 2 ruchomych karabinów maszynowych umieszczonych na spodzie i z tyłu maszyny. W nowej wersji „Pe-2“ posiadał na przodzie kadłuba dwa karabiny maszynowe. Z boków maszyny umieszczono również dwa karabiny, a na spodzie jeden karabin kierowany peryskopowo. Z tyłu kabiny znajdował się ruchomy karabin maszynowy lub wieża obrotowa z karabinem.

Załoga „Pe-2“ składała się z trzech ludzi (pilot, obserwator, strzelec — radiotelegrafista). Pomieszczenie załogi silnie opancerzone. Ciężar bomb do 1 000 kg. Niektóre dane techniczne tego samolotu: rozpiętość — 17,6 m, długość — 12,60 m, ciężar w locie — 7 700 kg, szybkość maksymalna — 540 km/godz, zasięg — 1 600 km.

W czasie minionej wojny doskonałe samoloty bojowe „Pe-2“ oddały olbrzymie usługi nacierającym wojskom naziemnym. Dzięki dokładnemu bombardowaniu z lotu nurkowego ataki „Peszek“ (tak je popularnie nazwano w ZSRR) niszczyły najbardziej umocnione pozycje wroga i ułatwiały przez to ataki wojsk lądowych, piechoty i czołgów. Ze względu na swe doskonałe zalety bojowe „Pe-2“ używane były niekiedy do rozpoznawania z powietrza. Jest to jedyny na świecie bombowiec nurkujący pod kątem 85 stopni do poziomu. Samoloty tego typu były w czasie wojny także w służbie polskiego lotnictwa.

Omawiając niektóre typy samolotów lotnictwa bliskiego zasięgu nie możemy pominąć popularnego i znanego powszechnie samolotu „Po-2“, tzw. „Kukurużniaka“, konstrukcji inżyniera Polikarpowa. Oddał on nieocenione usługi w czasie ostatniej wojny. „Po-2“ jest zasadniczo samolotem szkolnym i łącznikowym. Niemniej jednak używano go do działań przyfrontowych, specjalnie do bombardowania pozycji i ugrupowań nieprzyjaciela w nocy.

Bardzo dzielnie samoloty te spisały się w walkach o Warszawę, gdzie piloci 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków“ dokonywali z nich celnych zrzutów broni i żywności dla powstańców oraz ostrzeliwali obronne hitlerowskie pozycje w mieście. „Po-2“ jest samolotem dwuosobowym, niekiedy posiada jednak trzy siedzenia. Uzbrojenie jego stanowił jeden karabin maszynowy i lekkie bomby (do nocnego bombardowania).

„Po-2“ używany był również do transportu rannych. Jako samolot sanitarny zabierał dwóch rannych, umieszczonych w specjalnych pomieszczeniach u nasady dolnego płata.

„Po-2“ znajduje się również obecnie w służbie polskiego lotnictwa, szczególnie sportowego, gdzie oddaje nieocenione usługi dla gospodarki narodowej (opylanie lasów, zwalczanie stonki ziemniaczanej, loty sanitarne itp. „Po-2“ u nas nosi oznaczenie CSS-13.

Lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu posiada w swym wyposażeniu samoloty wielosilnikowe, o dużym zasięgu, szybkości i pułapie. Są one silnie uzbrojone i mogą zabierać duży ładunek bomb. Załoga składa się od 4—12 ludzi. Lotnictwo tego rodzaju wykonuje przeważnie zadania samodzielne.

Związek Radziecki nie zaniedbywał nigdy budowy bombowców o dużym zasięgu, czego dowodem są ciężkie „TB-6“ czy „TB-7“, jak również samolot „CAGI-25“, słynny ze swego przelotu Moskwa — Portland przez biegun północny. Przelotu tego dokonali piloci radzieccy: Czkałow, Bajdukow i Bieljakow, bijąc rekord odległości przelotu — 10 000 km.

„TB-6“ był to ciężki samolot bombardujący konstrukcji inżyniera Tupolewa. Brał czynny udział w walce w początkowym okresie wojny. Uzbrojenie jego składało się z 5 karabinów maszynowych oraz działka. Mógł zabrać z sobą 2 700 — 3 000 kg bomb. Załoga składała się z 6 ludzi. Szybkość jego wynosiła 400 km/godz, zasięg 2 000 km, pułap 8 000 m.

Na uzbrojeniu lotnictwa radzieckiego był między innymi ciężki czterosilnikowy bombowiec „Pe-8“ konstrukcji inżyniera Petlakowa. Samoloty te wielokrotnie bombardowały hitlerowski Berlin, Królewiec i inne twierdze wroga. Znane były również tzw. „latające fortece“, których załoga składała się z 10 ludzi.

Lotnictwo bombowe, jak powiedzieliśmy uprzednio, ma za zadanie niszczenie obiektów, sprzętu i żywej siły nieprzyjaciela z powietrza, zarówno na polu walki, jak i na jego zapleczu. Bronią zasadniczą tego rodzaju lotnictwa są bomby, za pomocą których wykonuje ono większość swoich zadań. Zapoznajmy się więc pokrótce z **rodzajami bomb**, których lotnictwo używa.

Bomby dzielimy na: bomby głównego przeznaczenia, pomocniczego przeznaczenia i ćwiczebne. W skład pierwszych wchodzą: **bomby burzące**, których ciężar waha się w granicach od 50 kg do kilku tysięcy kg; **bomby odłamkowe** o ciężarze od 1 do 100 kg, **bomby przeciwpancerne** ważą od 150 do 1 000 kg; **bomby zapalające**, których ciężar jest rozmaity od 1 do 500 kg i **bomby chemiczne** o ciężarze od 25 do 500 kg.

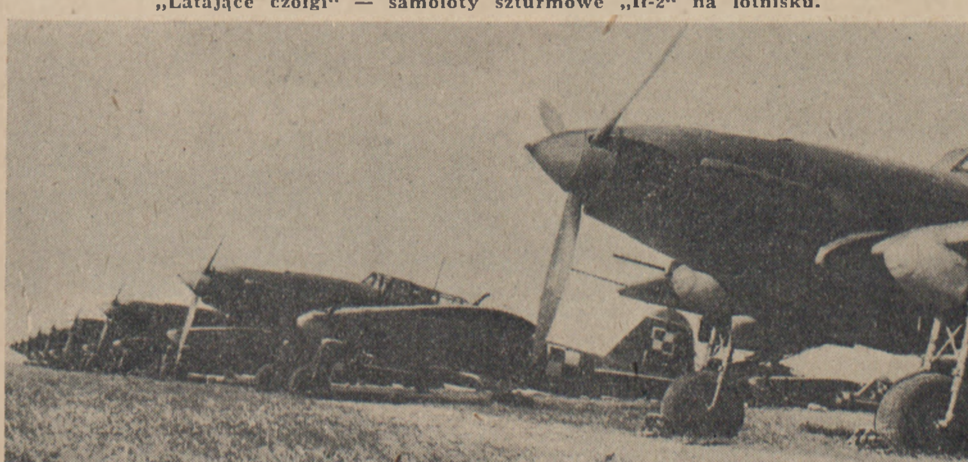
Bomby przeznaczenia pomocniczego dzielą się na: **bomby świetlne** — służą do oświetlania celów; **bomby dymne** — stosuje się je dla utrudnienia wszelkich akcji ratunkowych oraz **bomby propagandowe**, które służą głównie do zrzucania ulotek propagandowych itp. akcji. **Bomby ćwiczebne** mają zastosowanie w szkoleniu pilotów.

Samoloty lotnictwa bombowego zrzucają bomby na cel **serią** (w pewnych odstępach czasu), **salwą** (wszystkie jednocześnie) lub **serią salw** (seria w odstępach kilkudziesięciu metrów).

Ten rodzaj lotnictwa jest ważnym elementem uderzeniowym w działaniach bojowych sił zbrojnych.

(c. d. n.) **(K)**

„Latające czołgi“ — samoloty szturmowe „Ił-2“ na lotnisku.



Ludzie naszego lotnictwa

W sali wykładowej pochyleni nad stołami siedzą podchorążowie, powtarzając materiał szkoleniowy. Jednym z nich jest sierż. pchor. Klimczak, który dopiero niedawno rozpoczął naukę w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

Sierż. Klimczak znajomość z lotnictwem zawarł już dosyć dawno.

Było to w roku 1945.

Pewnego dnia aż go „zatkało" z radości. Nad jego głową leciały eskadry polskich samolotów z biało-czerwonymi szachownicami na płatach i ogonie! Byli to, jak się później dowiedział, piloci 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa", którzy u boku swych radzieckich towarzyszy broni bili faszystów.



Sierż. podch. Klimczak

Po wyzwoleniu Klimczak otrzymuje pracę w Warsztatach Naprawy Maszyn, gdzie uczy się zawodu tokarza. Każdą jednak wolną chwilę wykorzystuje na budowę modeli samolotów.

Gdy w Inowrocławiu powstał aeroklub, Klimczak był jednym z pierwszych, którzy się doń zgłosili. Został przyjęty na kurs szybowcowy, który ukończył z dobrym wynikiem.

W roku 1949, w uznaniu jego ciągłych postępów w nauce latania, wysłany został na doskonalący kurs szybowcowy, na którym pogłębił swe wiadomości lotnicze.

Klimczak był zdolnym szybownikiem, pilnym na treningach i zdyscyplinowanym. W rok później kończy kurs w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych i odbywa praktykę w Lisich Kątach.

Tutaj przeszdł całą gradację lotów szybowcowych. Wykonywał loty z dolnego zaczepu, loty wleczone za samolotem, podstawową akrobację, ślepy pilotaż i opanowawszy technikę pilotażu trzech typów szybowców zdobył pełne wyszkolenie szybowcowe.

To wszystko nie wystarczyło mu jednak. Pragnął wiedzieć o lotnictwie jeszcze więcej, chciał latać na samolotach. Postanowił przeto wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Ze względu na brak miejsca w OSL Klimczak zdecydował się wstąpić do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych, którą ukończył uzyskując kwalifikacje radiomechanika.

Powtórnie składa podanie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej i tym razem po egzaminach i badaniu lekarskim bez żadnych trudności zostaje przyjęty.

Dzisiaj uczy się pilnie, z dnia na dzień opanowując coraz lepiej wiadomości teoretyczne z zakresu techniki lotniczej. Już niedługi czas dzieli go od chwili, gdy na nowoczesnym samolocie wojskowym wystartuje w przestworza, stanie się w pełnym tego słowa znaczeniu obrońcą granic powietrznych naszej Ludowej Ojczyzny.

A. SPYTEK

JAK PRACUJĄ RADZIECKIE OŚRODKI LOTNICZE

Zagadnienie wychowania fizycznego młodzieży traktowane jest w Związku Radzieckim jako sprawa pierwszorzędnej wagi. Młodzież radziecka uprawia z doskonałymi wynikami najróżnorodniejsze dziedziny sportu, rozwijając swą sprawność fizyczną, kształcąc odwagę, wytrzymałość i szybkość decyzji.

Jednym z najpopularniejszych rodzajów sportu jest wśród młodzieży radzieckiej szybownictwo. Dziesiątki tysięcy chłopców i dziewcząt szkoli się w sekcjach szybowcowych aeroklubów DOSAAF, opanowując technikę latania i tajniki konstrukcji najnowszych szybowców. Aby jednak sekcje szybowcowe mogły sprawnie pracować, potrzebują ogromnej ilości instruktorów.

Szkolenie instruktorów odbywa się w licznych ośrodkach szybowcowych, znajdujących się na terenie całego ZSRR.

Jednym z najlepiej pracujących ośrodków szybowcowych jest ośrodek w Maryjskiej Autonomicznej Socjalistycznej Republice Radzieckiej. Kierownik ośrodka Kożewnikow, instruktor Bondarenko i technik Zołotuchin dokładają wszelkich starań, aby szkolenie młodego narybku przebiegało sprawnie i planowo. Dość powiedzieć, że w ciągu jednego sezonu letniego każdy z uczniów-instruktorów ma poza sobą około 100 — 120 lotów.

W wielu ośrodkach wprowadzono liczne ulepszenia techniczne, skracając proces szkolenia. W aeroklubie smoleńskim np. do transportowania szybowca na start używa się specjalnego motocykla IZ-350. Piloci aeroklubu kostromskiego zbudowali swoimi siłami mechaniczny start dla szybowców A-1, dzięki czemu wyciągarka może wyciągnąć szybowiec na wysokość 150 m. Umożliwia to o wiele lepsze wykonywanie skrętów, zawrotów i innych przepisanych regulaminem ćwiczeń.

Również i ośrodki szybowcowe Uralu, Syberii i Dalekiego Wschodu znacznie ulepszyły metody i przyspieszyły tempo szkolenia. Rozwinęły się one dzięki licznym zdobytym doświadczeniom w szkoleniu młodych instruktorów.



Tokarz Lew Ananjew i jego instruktor pilotażu Jurij Korżewin z Aeroklubu Moskiewskiego — w drodze na start.

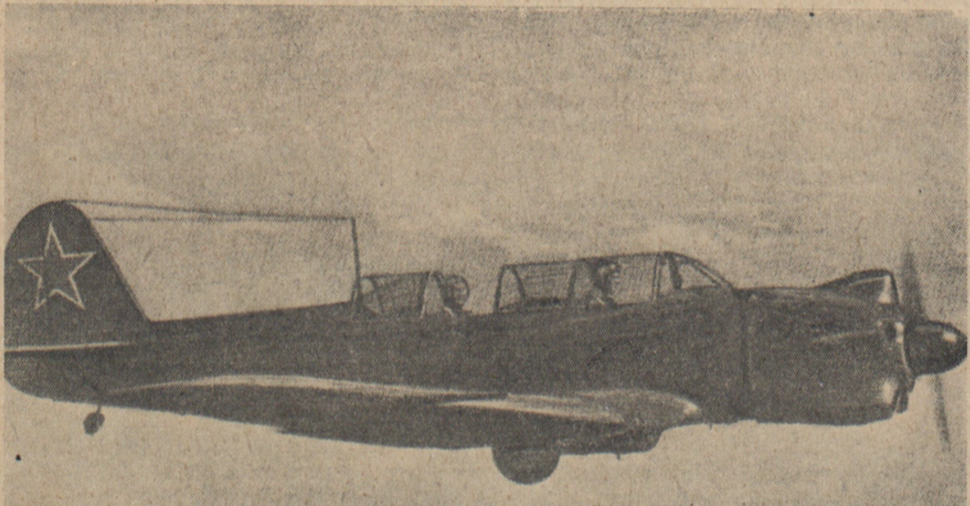
Kierownicy ośrodków szybowcowych zwracają szczególną uwagę na odpowiednie wyposażenie sal wykładowych w poglądowe pomoce naukowe, przekroje, działające modele, tablice itp, ułatwiające kandydatom na instruktorów opanowanie programu.

Po ukończeniu kursu młodzi instruktorzy mają zapewnioną pomoc i opiekę ze strony kierownictwa ośrodka. Pomoc ta konieczna jest zwłaszcza przy układaniu planów zajęć sekcji szybowcowych oraz przy doborze odpowiedniej literatury fachowej. Pracownicy ośrodków są często obecni na pierwszych zajęciach, przeprowadzanych przez młodych instruktorów w sekcjach, następnie zaś dyskutują z instruktorami na temat przeprowadzania zajęć, ich atrakcyjności i systematyczności.

Znaczenie ośrodków szybowcowych jest bardzo duże. Nie zawiodły one pokładanego w nich zaufania, szkoląc masowo instruktorów szybowcowych i służąc im radą i pomocą.

tłum. **L. Damm**

Lew Ananjew pod kierunkiem instruktora Korżewina wykonuje lot do strefy w celu wykonania figur akrobacji.



ZA RADZIECKĄ OJCZYZNĘ

(OPOWIADANIE)

Hala fabryczna skąpana jest w promieniach wesołego, wiosennego słońca, wpadających przez nowoczesny szklany dach. Słychać monotonny terkot obrabiarek, przerywany zrzadka głośniejszym świstem lub zgrzytem.

Wzdłuż długiego rzędu maszyn lekkim, pewnym krokiem idzie wysoki, przystojny człowiek w mundurze lotnika. Robotnicy pozdrawiają go i odprowadzają pełnym dumy i zdziwienia spojrzeniem. Doprawdy, trudno poznać w tym młodym oficerze Miszę Odyńcowa, który kiedyś pracował tu, na ich oddziale. Czy to na pewno on?

Ale młody lotnik rozwiewa ich wątpliwości; staje przy konwejnerze i zamieniwszy kilka słów z inżynierem oddziałowym zdejmuje mundur i zabiera się wprawnie do pracy.

— Co, znaczy się — Misza nie zapomniał naszego fachu — powiadają robotnicy i uśmiechają się z zadowoleniem.

— Na jak długo przyjechałeś do Świerdłowska, Misza? — pyta jeden.

— Opowiedz nam coś o swoich walkach w czasie wojny — prosi drugi.

Wzruszony spotkaniem i serdecznym przyjęciem towarzyszy pracy, podpułkownik gwardii Michał Odyńcow nie wie od czego zacząć. Cóż, chciałby opowiedzieć o tym, co widział, co przeżył, co podziwiał we wszystkich zakątkach swej ogromnej radzieckiej ojczyzny.

I oto zaczyna opowiadać — właśnie o niej... o najdroższym, ukochanym ojczystym kraju radzieckim.

Wspomnienia cisną się same. Oto wieś Szapowatoje na Ukrainie. W 1942 roku Odyńcow wylądował na swym uszkodzonym samolocie na skraju wsi, obok zwęglonej jabłoni. Właściwie tylko czarne ramy okien i powyginane, zardzewiałe żelastwo rozrzucone wśród cegieł świadczyły o tym, że była tu kiedyś wieś. Zdawało się, że nawet sama ziemia została śmiertelnie zraniona i nigdy już nie wyda płodów.

Pewnego dnia, po kilku latach od zakończenia wojny Odyńcow znowu trafił do tej wsi.

— Nie poznałem jej — opowiada Misza — wieś opasywały szeroko bogate pola kołchozowe, sady kwitnących jabłoni, uprawy rzadkich warzyw i roślin przemysłowych. Po środku wznosiły się nowe, okazałe, lśniące białością domy kołchoźników.

I tak wszędzie, gdzie tylko sięgniesz okiem z najszybszego samolotu — kraj radziecki buduje się rozwija, rozrasta...

A Świerdłowsk i wielkie uralskie centrum przemysłowe? Leci się godzinami nad ogromnym obszarem i wszędzie unoszą się smugi dymu nad kominami fabrycznymi. Ural buduje się i pomaga setkom nowych budowli w całym kraju.

Nocą pod skrzydłami samolotu zapalają się tysiące ogni. To błyskają światła elektryczne na ogromnych obszarach zelektryfikowanych już po wojnie, a równych powierzchnią wielu państwom europejskim. Między nimi jarzą się ognie nowych hut i fabryk.

— Wiecie, towarzysze, w najcięższe dni wojny na froncie — opowiada Misza — każdy żołnierz wiedział, że tak właśnie będzie: rozbijemy wroga, odbudujemy wszystko to, co zniszczył i kraj nasz stanie się jeszcze piękniejszy.

Płyną wspomnienia walk frontowych młodego pilota, najpierw wychowanka świerdłowskiego aeroklubu, później czkałowskiej szkoły lotniczej — Michała Odyńcowa. Nie łatwe miał zadania przodujący pilot bombowy Odyńcow: bombardowanie silnie bronionych przepraw i koncentracji wojsk faszystowskich, mostów, składów amunicji, lotnisk. Za wybitne zasługi w walkach Misza zaszczycony został dwukrotnie tytułem Bohatera Związku Radzieckiego. Wkrótce ukończy on Wojskową Akademię Lotniczą im. Żukowskiego.

Pomyślcie, minęło już 14 lat od chwili kiedy Misza opuścił macierzysty aeroklub. A jednak... pamięta go jak dziś!

Początkowo było bardzo trudno. Pracował wtedy w fabryce obuwia jako praktykant i czasu na szkolenie lotnicze było naprawdę bardzo mało. Kiedy powziął chęć wstąpienia do aeroklubu, kierownik klubu uprzedził go:

— Będziesz się musiał porządnie wziąć do roboty!

— Dam radę, towarzyszu kierowniku!

Zaczęły się dni ciężkiej, uporczywej pracy. Nauka przychodziła Miszce z trudem. Ale kiedy zdawało mu się, że już nie wytrzyma, że nie da rady — z pomocą przychodzili mu towarzysze z miejscowej organizacji komsomolskiej.

— Co ty, Misza, jesteś za komunista, jeżeli ciebie przerażają trudności? Bierz się do roboty jeszcze raźniej, pomożemy ci.

Nikt do dziś chyba nie wie, kiedy Misza sypiał. Natychmiast po przyjściu z fabryki siadał nad książką i wbijając dłonie w kędzierzawą czupryne uczył się aerodynamiki, mechaniki lotu, teorii pilotażu.

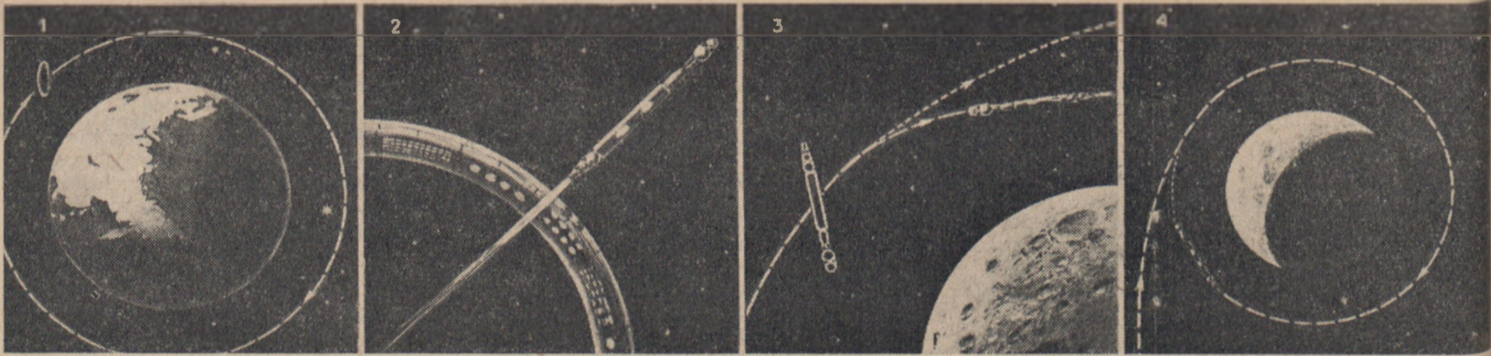
— Odpocząłbyś trochę, Misza — mówiła matka — nic tylko pracujesz!

Sama jednak starała się pomóc, oszczędzając mu wszelkich zajęć domowych.

z ros. tłum. **L. G.** (c. d. n.)



Radzieccy mechanicy silnikowi to prawdziwi mistrzowie w swym zawodzie. Z prawej — wymiana silników.



Z ZIEMI N

Konstrukcja statku kosmicznego zależna jest od jego przeznaczenia. Rakieta do lotu dookoła Księżyca będzie zupełnie nie podobna do tej, która będzie przeznaczona do lądowania na Księżycu; statek do lotu na Marsa będzie znacznie różnił się od statku mającego na celu odwiedzenie Wenus. Na ilustracji przedstawiony jest zasadniczy schemat statku kosmicznego przeznaczonego do wzlotu ze sztucznego satelity, długotrwałego badania powierzchni Księżyca z lotu ptaka i powrotu bezpośrednio na Ziemię. Na ilustracjach pokazane są poszczególne etapy tej podróży.

Przy odlocie ze sztucznego satelity krążącego dookoła Ziemi (1) statek powinien rozwinąć szybkość około 3,2 km/sek. (2). Jeśli szybkość wylotu gazów z rakiety doprowadzić do 4 km/sek, to ciężar paliwa, niezbędnego dla wzlotu, będzie stanowić zaledwie 55% ogólnego ciężaru statku.

Pierwsze minuty spędzą piloci w kabinie szybowca. Do tej kabiny wrócą oni jeszcze raz w czasie schodzenia do ziemi w locie ślizgowym.

W dużej i małej kabinie statku kosmicznego lotnicy spędzą prawie cały czas swojej podróży (5 dni — czas lotu na Księżyc, od 2 do 4 tygodni — czas badania powierzchni Księżyca i 5 dni — powrót). Podczas wzlotu ze sztucznego satelity, kabiny te są hermetycznie zamknięte i od-

Pierwszy statek kosmiczny przemknie w niedalekiej już przyszłości błękitnawą gwiazdą po nieboskłonie, zniknie i rozpłynie się w bezdennej sinej otchłani. Pierwsi śmiałkowie — uczeni i badacze — polecą na zbadanie innych światów systemu słonecznego. Przed nawigatorem przyszłego statku rozprzestrzeni się plan całego systemu słonecznego z potężnym ciałem niebieskim po środku i z siatką cienkich kolistych śladów orbit planet, ich księżyców, komet i asteroidów. Na czarnym tle tego planu jego śmiała ręka przeprowadzi linię, która połączy dwa punkty: Ziemię i wyznaczoną do zbadania planetę, przerzuci most między dwoma światami.

Jak przebiegnie ta linia?

Okazuje się, że w kosmicznych przestrzeniach nie mają zastosowania nasze „ziemskie" pojęcia o szybkościach, odległościach i wyborze najbardziej ekonomicznej drogi. Okazuje się, że lot na najbliższą planetę Wenus zabierze więcej czasu niż na bardziej oddalonego Merkurego. Okazuje się, że w pewnych wypadkach statek lecący w kosmicznych przestrzeniach z mniejszą szybkością prędzej osiągnie cel niż statek-ekspress. I jeśli na ziemi nie ma już dzisiaj żadnych ograniczeń w wyborze chwili odlotu, na przykład z Moskwy do Leningradu, to chwila odlotu statku kosmicznego z Ziemi będzie musiała być dotrzymana z dokładnością do ułamka sekundy.

Aby można było zorientować się we wszystkich tych pozornie sprzecznych na pierwszy rzut oka twierdzeniach, powinniśmy sobie przede wszystkim przedstawić cały obraz tej niezmierzonej przestrzeni kosmicznej, przez którą wytyczą swoje drogi międzyplanetarni podróżnicy.

Ziemia, to jedna z dziewięciu sióstr dużych planet naszego systemu słonecznego. Nie wisi ona nieruchomo w przestrzeni, lecz mknie po swej prawie okrągłej orbicie wokół Słońca z szybkością 29,8 kilometrów na sekundę, tj. trzydzieści razy prędzej od pocisku. Mniej więcej w płaszczyźnie tej orbity wykonuje swój bieg dookoła Słońca także pozostałych osiem większych planet i niezliczona ilość małych — asteroidów.

W porównaniu z niezmierzoną przestrzenią, objętą torem najbardziej oddalonej planety — Plutona, znajdującej się w odległości około 6 miliardów kilometrów od Słońca, nawet większe planety — Jowisz i Saturn — stanowią jakby maleńkie ziarnka piasku unoszące się w bezmiarze. Między nimi — kosmiczna próżnia, przenikana jaskrawymi promieniami centralnego ciała niebieskiego. W tym bezgranicznym oceanie, pokonywując lub wykorzystując potężne słoneczne przyciąganie, które można porównać do silnego prądu znoszącego okręt na morzu, mijając podwodne skały i rafy strumienie meteorów i małych planet, będą musiały skierowywać swoje drogi rakiety kosmiczne przyszłości — od jednej planety do drugiej.

*

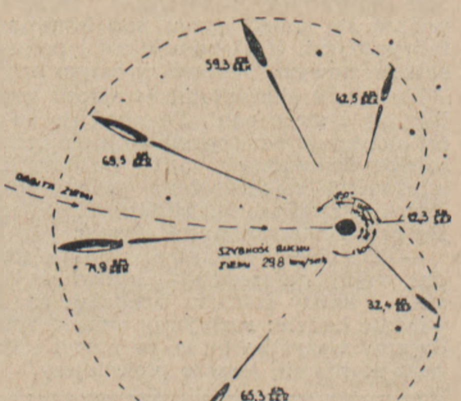
Pierwszym krokiem w ujarzmieniu przestrzeni będzie stworzenie sztucznego satelity Ziemi.

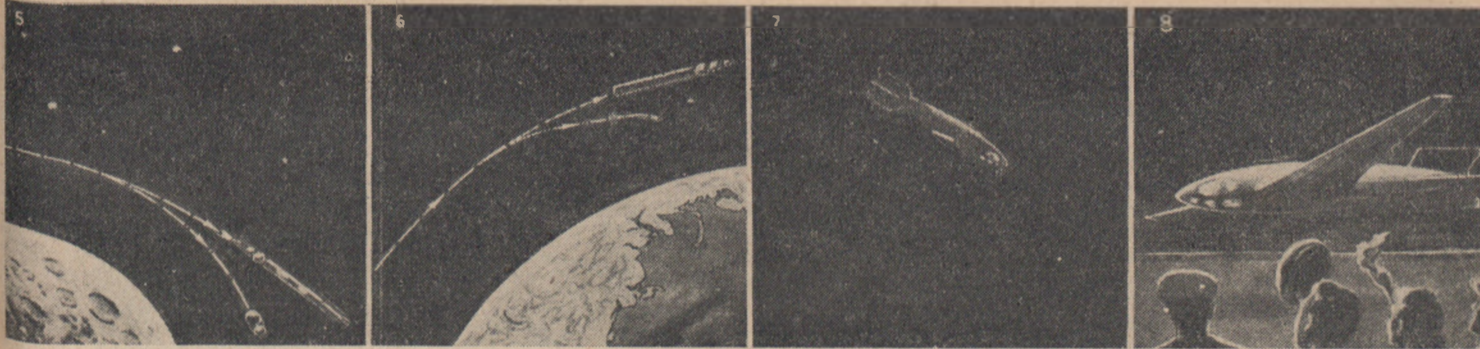
Wyobraźmy sobie, że na jakiejś nieistniejącej, bardzo wysokiej górze, gdzie powietrze zupełnie już nie przeszkadza ruchowi pocisku, ustawione zostaje fantastyczne działo, strzelające w ściśle poziomym kierunku. Wystrzelimy z tego działa. Pocisk zakreśli stromy łuk i upadnie na Ziemię. Podwoimy ładunek i wystrzelimy znowu — szybkość pocisku zwiększy się, łuk po którym leci pocisk stanie się bardziej płaski. Jasnym jest, że pociskowi można nadać i taką szyb-



Rys. z lewej: Statek kosmiczny po osiągnięciu absolutnej szybkości 11,2 km/sek. niezależnie od kąta wzlotu będzie poruszał się po gałęzi paraboli, której ognisko położone jest w środku ziemi.

Rys. z prawej: Dla osiągnięcia szybkości parabolicznej względem Słońca potrzebne są różne szybkości wzlotu z Ziemi, w zależności od kierunku lotu. Odpowiednio do tego rakiety powinny posiadać różną moc.





A KSIĘŻYC

dzielone jedna od drugiej. Są one zaopatrzone w paliwo i utleniacz, niezbędne dla dokonania wzlotu.

Celem przeobrażenia statku kosmicznego w sztuczny satelit Księżyca trzeba zahamować jego szybkość w stosunku do tego ciała niebieskiego zaledwie na kilkaset metrów na sekundę (3). W tym celu wykorzystuje się paliwo i utleniacz, zawarte w przednich kulistych zbiornikach.

Opróżnione z paliwa zbiorniki mogą być wykorzystane dla innych potrzeb podróżnych, jak długo statek krąży wokół Księżyca (4). Przed odlotem na Ziemię wyrzuca się je i stają się one wtedy sztucznym satelitem Księżyca (5). Umieszczone w tych zbiornikach automatyczne przyrządy będą systematycznie przekazywać na Ziemię rezultaty obserwacji.

W drodze powrotnej nie jest konieczne lądowanie na sztucznym satelicie, gdyż dla powrotu na Ziemię paliwo jest zbędne: hamowania nie będzie się przeprowadzać przy pomocy silnika rakietowego lecz przez wykorzystanie powietrza w locie ślizgowym.

Przed lądowaniem będzie odczepiona duża i mała kabina, które będą krążyły dookoła ziemi (6). Do atmosfery ziemskiej dotrze tylko szybowiec (7). Lądowanie odbędzie się przy całkowicie wysuniętych skrzydłach szybowca (8).

kość, przy której krzywizna toru jego lotu będzie równą krzywiźnie powierzchni Ziemi. W tym wypadku pocisk nie będzie mógł upaść na Ziemię: obleci ją dookoła i jeśli w tym czasie usuniemy działo — wyruszy do nowego rejsu wokół Ziemi. Pocisk stanie się satelitą naszej planety.

Szybkość lotu, przy której nastąpi taki ruch nosi nazwę szybkości kolistej. Im wyżej umieszczone zostanie działo, tym szybkość ta będzie mniejsza. Jeśli na poziomie morza jest ona równa 7.912 metrów na sekundę, to na wysokości 250 kilometrów spadnie ona do 7.761 metrów na sekundę.

Wyobraźmy sobie, że pocisk wyrzucony z szybkością kolistą z fantastycznego działa lub przy pomocy jakiegokolwiek innego sposobu, będzie dostatecznie duży, by mogły się w nim znajdować pomieszczenia ludzi, laboratoria, warsztaty, magazyny, przystanie statków kosmicznych i wiele innych urządzeń. Będzie to sztuczny satelita — baza przesiadkowa dla pasażerów, wyruszających z Ziemi na inne planety, w niezmierzone głębiny wszechświatu.

Do czego jest potrzebna ta pośrednia baza? Czy nie prościej jest rzucić się w kosmiczny rejs od razu z Ziemi?

Nie, nie prościej. Tak samo jak okręt, odbywający podróż dookoła świata nie może zabrać paliwa niezbędnego do odbycia całej podróży, również i rakieta międzyplanetarna nie będzie zdolna zabrać od razu niezbędnej ilości materiałów pędnych.

Oprócz tego warunki pierwszego etapu lotu: Ziemia — sztuczny satelita i dalszego lotu w przestrzeni międzyplanetarnej, są zupełnie inne. Dlatego też rakiety przeznaczone do tych lotów powinny mieć różnorakie konstrukcje.

Kosmiczny statek dla wykonania pierwszego odcinka drogi będzie posiadał aerodynamiczne, opływowe kształty, gdyż będzie musiał przebić się przez atmosferę, w którą jak w puszysty kożuch odziana jest nasza planeta. Musi on mieć potężny silnik, zdolny zapewnić mu szybkość około 8 kilometrów na sekundę, a co za tym idzie, będzie musiał posiadać wielką ilość paliwa napędowego.

Statek kosmiczny przeznaczony dla drugiej części lotu może mieć prawie dowolny kształt — w przestrzeni międzyplanetarnej nie spotka on oporu ośrodka materialnego. Może on mieć stosunkowo słaby silnik — niebezpieczeństwo upadku na Ziemię grozić mu nie będzie. Ilość paliwa jaką będzie musiał zabrać ten statek zależeć będzie od postawionego zadania. W pewnych wypadkach może być ona zupełnie niewielka.

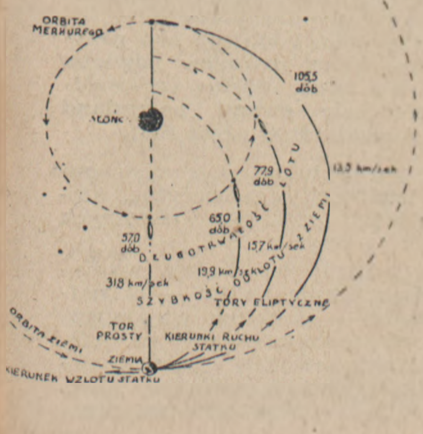
Oczywiście, że z postępem techniki silne kosmiczne statki będą mogły wyruszać w rejs i prosto z powierzchni Ziemi. Podobnie jak dzisiejsze samoloty dalekiego zasięgu nie lądują na pośrednich lotniskach, tak dla nich zbędne stanie się zatrzymywanie na sztucznym satelicie.

*

...Zagrzmiały rakietowe silniki. Siła bezwładności nalała ołowiem ciała pilotów. Najmniejszy ruch wymaga ogromnego wysiłku. Lecz strzałka szybkościomierza przesuwa się wciąż do większych i większych liczb.

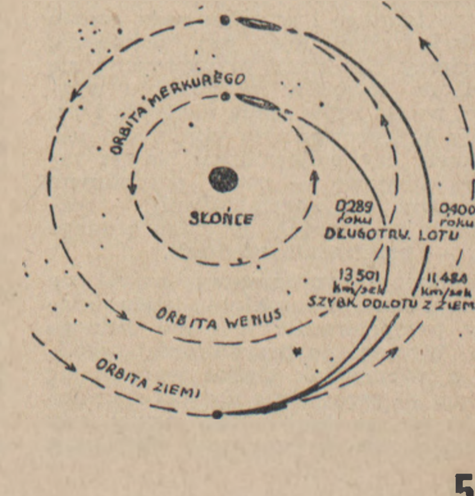
Oto zasłoniła ona na mgnienie pierwszą czerwoną kreskę, którą oznaczona jest szybkość kolista. Gdyby wyłączyć teraz silniki, to statek, jeśli skierowany jest równolegle do Ziemi, poleci dookoła naszej planety po orbicie kolistej.

Wg czasopisma „Tiechnika Mołodioży" (Nr 5-1952) oprac. EFER (cdn)



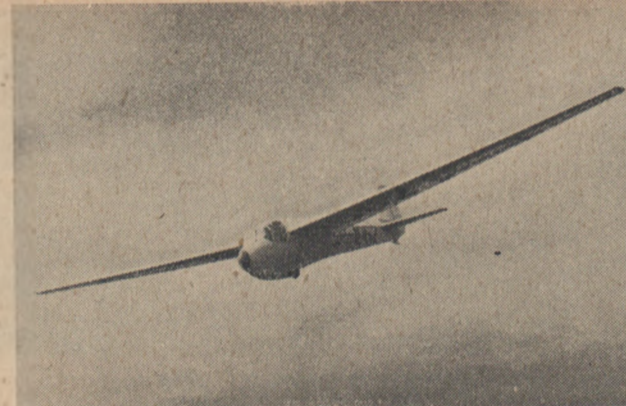
Rys. z lewej: Pozorne sprzeczności. Czym wolniej statek porusza się w przestrzeni, tym krótsza będzie jego elipsa i tym szybciej osiągnie on Merkurego. Jednak aby absolutna szybkość statku była jak najmniejsza, powinien on posiadać dużą szybkość wzlotu.

Rys. z prawej: Lot na sąsiednią Wenus zabiera więcej czasu niż na bardziej oddalonego Merkurego. Przelot możliwy jest tylko przy ściśle określonym wzajemnym położeniu planet, które powtarza się dwa — trzy razy do roku. A zatem odlot możliwy jest tylko w ściśle określone dni.



W SPRAWIE „SZYBOWCOWEGO TOUR DE POLOGNE"

ZAWODY OKRĘŻNE – TO DOBRA MYŚL



Zamieszczony w 30-tym numerze SiM-u obszerny wywiad z Tadeuszem Górą przeczytałem z przyjemnością i z radością. Z przyjemnością — bo wywiad został ładnie napisany, a z radością — bo tego rodzaju wypowiedź znalazłem na łamach SiM-u po raz pierwszy i powtóre, bo w wypowiedzi swej Tadeusz Góra poruszył bardzo aktualne momenty naszych dotychczasowych i przyszłych zawodów szybowcowych. Aktualność tematu w odniesieniu do minionych zawodów i oryginalność koncepcji na temat zawodów przyszłorocznych, pobudza mnie właśnie do zabrania głosu w tej sprawie. Uważam przy tym, że byłoby z dużą korzyścią, gdyby większa ilość naszych pilotów wyczynowych potraktowała wywiad z instr. Górą jako materiał dyskusyjny i dorzuciła do niego swoje wypowiedzi. Będzie to niewątpliwie cenny materiał dla organizatorów przyszłych zawodów.

Od siebie pragnę przede wszystkim podkreślić, że Tadeusz Góra ocenia wyniki ostatnich KZS jako o 20—30 procent lepsze od wyników zawodów zeszłorocznych. Mam wrażenie, że w ocenie tej nie ma cienia przesady, a jej udokumentowaniem porównawczo-cyfrowym może być z powodzeniem artykuł pt. „Klęska czy zwycięstwo?" — zamieszczony w 28 numerze SiM-u.

Jeśli teraz idzie o słowa krytyki pod adresem doboru uczestników tegorocznych zawodów krajowych, w wyniku którego pośród pilotów słyszało się uwagę, że są to „Krajowe Zawody ZGLL" — to sprawa ta wymaga obszerniejszego omówienia.

Zgadzam się w całej rozciągłości z instruktorem Górą, że każde zawody krajowe powinny być poprzedzane eliminacjami wewnątrz-klubowymi, czy okręgowymi, z których wyłoniliby się reprezentanci do rozgrywek ogólnokrajowych. Tak jest we wszystkich innych dyscyplinach sportu i nie ma kwestii, że tak powinno być również w sporcie szybowcowym. Tak być powinno, ale...

W lekkoatletyce, boksie, wioślarstwie, łyżwiarstwie, pływaniu i we wszystkich inych dziedzinach sportu sprawa wygląda następująco: Zawodnicy trenują w swych macierzystych jednostkach. W określoną **niedzielę,** czy inne sobotnie **popołudnie** stają do zawodów wewnątrzklubowych. Ten pokonuje tego, tamten tamtego i w ciągu **paru godzin zaledwie** eliminacja jest dokonana. Zwycięzcy eliminacji przygotowują się nadal do zawodów na szczeblu wyższym, potem znów **jedna niedziela** i już mamy przeprowadzoną eliminację powiatową, czy wojewódzką. Nawet zawody krajowe — poza specjalnymi turniejami, czy spartakiadami — rozgrywane są z reguły w ciągu jednego dnia — **przeważnie niedzieli.**

Eliminacje szybowcowe, nawet na szczeblu samego aeroklubu, trudno niestety przeprowadzić w ciągu jednego dnia. Wymaga to przynajmniej tygodnia, a wiemy jak ciężko wyrwać się pilotom — przeważnie uczącej się młodzieży — na taki okres, nawet gdy chodzi o zawody krajowe. Tak więc sprawa nie jest prosta i wymaga innego rozwiązania. Może przez prowadzenie eliminacji klubowych w ciągu kilku kolejnych niedziel? Pozostawiam to dyskusji, a przechodzę do konkretnego przykładu tegorocznych KZS.

Poza Regionalnymi Zawodami Okręgu Śląskiego nie poprzedziły ich żadne inne eliminacje okręgowe, lub klubowe. **Czy dlatego KZS były naprawdę „zawodami ZGLL"?** — A no, rozpatrzmy.

Musi nam niewątpliwie bardzo zależeć na tym, żeby w zawodach krajowych startować mogli coraz nowi, młodzi piloci ze wszystkich jednostek. Nie mniej jednak zależeć nam musi, **żeby poziom każdych następnych zawodów krajowych był wyższy od poziomu zawodów poprzednich.** Czy wobec tego, gdyby nawet się odbyły we wszystkich jednostkach LL eliminacje przed KZS-em, można byłoby zakwalifikować do nich bezkrytycznie wszystkich **zwycięzców** tych eliminacji wewnątrzklubowych? Przecież przykładowo: poziom najlepszego zawodnika — powiedzmy — szczecińskiego może być znacznie niższy od poziomu szóstego, siódmego, czy nawet ósmego zawodnika — dajmy na to — katowickiego. Oczywiście byłoby też błędne dopuszczenie do zawodów krajowych samych tylko bezwzględnie najlepszych pilotów, bo wtedy zdarzyć by się mogło, że cały stan zawodników reprezentowałby na przykład trzy tylko silne aerokluby. I dlatego uważam, że odgórna regulacja uczestnictwa starych i dopływu nowych zawodników jest **w pewnym zakresie** potrzebna.

W tegorocznych KZS miejsc było 25. Uczestników zawodów **zgłaszały ich jednostki macierzyste,** wprawdzie nie na podstawie uprzednich eliminacji, ale na podstawie dokładnej znajomości kwalifikacji swych pilotów. Nazwiska tych pilotów uszeregowane były w zgłoszeniach właśnie przez zgłaszające aerokluby, wg poziomu wyczynowego kandydatów. Kandydatów było jednak ponad 70, a miejsc niestety tylko 25. W tej sytuacji nie uważam, żeby takim ogromnym błędem było zakwalifikowanie przez ZGLL właściwej ilości zawodników, na podstawie posiadanych zgłoszeń klubowych, przy czym wyszkoleniowym kierunkowskazem tego kwalifikowania było to, o czym mówiłem uprzednio: **możliwie wszystkich najlepszych z uwzględnieniem możliwie dużej ilości debiutantów.**

I tak też **prawie że** było w ostatecznym układzie uczestników zawodów. Poza Górą, Zientkiem, Kempówną widzieliśmy na starcie najlepszych naszych wyczynowców, a obok nich trzynastu (czyli ponad 50% całego stanu) takich, którzy w KZS debiutowali. Powiedziałem jednak powyżej **„prawie że"** — bo **uważam za ogromnie krzywdzące niezakwalifikowanie do udziału w zawodach żadnego reprezentanta Aeroklubu Bielsko - Bialskiego,** pomimo, że poziom pilotów tego klubu pozwalał im mieć uzasadnioną nadzieję na **co najmniej jednego reprezentanta i jedną reprezentantkę w KZS.**

W tym miejscu zgadzam się chętnie z krytyką Tadeusza Góry, natomiast nie sądzę żeby miał rację, dopytując o zawodników z pozostałych aeroklubów, które nie były reprezentowane na KZS. W części poziom wyczynowy ich pilotów nie dawał podstaw do uczestniczenia w zawodach krajowych, a w trzech wypadkach: Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz — aerokluby same nie zgłosiły żadnych kandydatów. Kielce zaś miał reprezentować Cetner, który nie startował na skutek choroby.

* * *

Co do drugiej sprawy, która jest tematem wywiadu z instruktorem Górą — koncepcji przyszłorocznych zawodów szybowcowych, mogę powiedzieć tylko jedno słowo: **porywająca!** Projekt „Szybowcowego Tour de Pologne", traktowanego jako zawody krajowe wydaje mi się wspaniały i przekonany jestem, że tak samo będą go oceniać inni szybownicy. Należałoby dołożyć wszelkich starań, żeby tego rodzaju oryginalne zawody doczekały się w przyszłym roku realizacji.

Instr. Góra rzucił piękną koncepcję i z grubsza ją omówił, a teraz trzeba szczegółowo rozpatrzyć wszystkie jej możliwości organizacyjne, bo impreza jest tyle piękna, ile — jak mi się wydaje — trudna do przeprowadzenia. Takich zawodów nie mieliśmy jeszcze, a za całe doświadczenie w tym względzie mogą nam jedynie służyć liczne wprawdzie, ale w większości indywidualne **przeloty raidowe** naszych wyczynowców. Dlatego głosy w tej sprawie, będą cennymi przyczynkami założeniowymi dla przyszłych organizatorów zawodów okrężnych. **I dlatego nad przygotowaniem takich zawodów powinna pomyśleć cała nasza rodzina szybownicza, dzieląc się swymi pomysłami w dyskusji zawiązanej przez SiM.**

Żeby rozpocząć tę dyskusję wysuwam pierwsze trudności organizacyjne, które w projekcie zawodów okrężnych rzucają się w oczy:

Przeprowadzenie ich będzie wymagało przygotowania kilku — co najmniej pięciu — punktów etapowych, czyli lotnisk aeroklubowych, na których uczestnicy zawodów łącznie z personelem (minimum 50 osób) znajdą zakwaterowanie i wyżywienie na prze-

ciąg jednego, dwóch, a może i pięciu dni. Wiąże się z tym konieczność ustalenia całej trasy zawodów co najmniej na miesiąc, albo i dwa z góry. Czy z takim uprzedzeniem najlepiej nawet pracująca służba meteorologiczna potrafi dać odpowiednio dokładną prognozę dla wytyczenia tras, wydaje się — mówiąc oględnie — wątpliwe.

A co będzie, gdy jakiś punkt etapowy, przygotowany na żywienie zawodników dajmy na to przez 3 dni, będzie musiał z winy niesprzyjających warunków meteo gościć całe zawody przez dni pięć na przykład? Może poza tym być, że zaplanowaną na dwa tygodnie trasę zawodnicy oblecą w ciągu tygodnia, ale i tak też może się zdarzyć, że nie ukończą jej w przewidzianym okresie trwania zawodów. Co wtedy będzie z zakończeniem zawodów?

Wszystko to trzeba przewidzieć i na wszystko zawczasu znaleźć radę. Radźmy więc, Koledzy szybownicy. Sprawa jest ze wszech miar warta zastanowienia i pomyślnego rozwiązania.

TADEUSZ REJNIAK

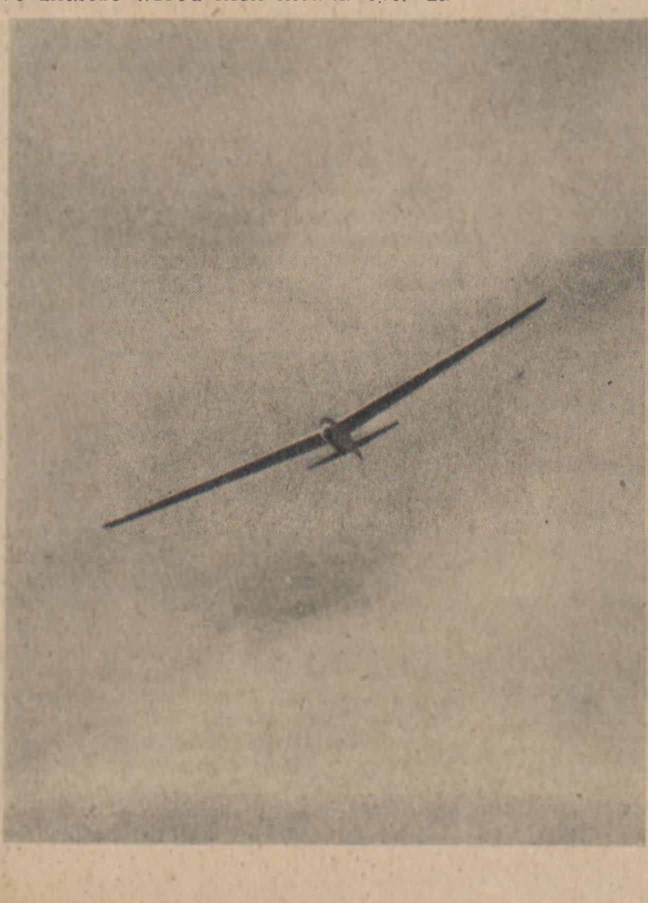
ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR"

Dla Kielc nie są nowością różnego rodzaju skoszarowane kursy doskonalące i obozy treningowe, urządzane dla pilotów tamtejszego okręgu. Organizuje je prawie rokrocznie Zarząd Okręgu Kieleckiego na lotnisku aeroklubowym przy aktywnym współudziale kierownictwa i kadry miejscowego Aeroklubu LL. Jednak obóz treningowy jaki zorganizowali w tym roku — jest nowością nie tylko dla Kielc, ale i dla innych Okręgów LL.

Od 25 lipca do 31 sierpnia przebywa na lotnisku masłowskim około 50 pilotów szybowcowych z całego województwa, którzy zrzeszeni są w Aeroklubie Kieleckim i którzy pod okiem instruktorów pilnie podwyższają swe kwalifikacje i umiejętności szybowcowe na szczeblu wszystkich stopni wyszkolenia. Bo znaleźć wśród nich można było zarówno wyczynowców, którym do Złotej Odznaki brakuje już tylko jeden warunek, jak i początkujących szybowników, którzy dopiero co wrócili do klubu, przywożąc ze szkoły swe pierwsze dwa stopnie wyszkolenia szybowcowego. Wszyscy oni latają z zapałem, nie przepuszczając żadnych sprzyjających warunków meteorologicznych i konsekwentnie realizują hasła, jakie rzucili organizatorzy obozu:

Do końca roku — ani jednego II-stopniowca w Aeroklubie Kieleckim. Trzeciostopniowcy zdobywają Srebrne, a czwartostopniowcy Złote Odznaki!

Praca przy realizowaniu dumnych haseł wre, ale nie tylko dlatego, że piloci mają zapał. Zapał mają też organizatorzy tej pracy. Ten niespotykany dotąd w innych jednostkach LL pod względem liczebności uczestników obóz, Zarząd Okręgu Kieleckiego potrafił zorganizować całkowicie we własnym zakresie. Urządzili parę imprez dochodowych, Zarządy Powiatowe dorzuciły też swój spory wkład i zmobilizowały pokaźne fundusze „ponadstatutowe", za które piloci mogą teraz przez miesiąc z górą nie opuszczać lotniska, **korzystając z pełnego zakwaterowania i wyżywienia na miejscu.** I to jakiego wyżywienia! Dzięki troskliwej i wydajnej pomocy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach, w menu dziennym pilotów znalazły się nawet racje czekolady.



W dniu 17 sierpnia wystartują do walki o pierwsze miejsce w Regionalnych Zawodach Szybowcowych młodzi piloci Aeroklubów LL.

Foto: Koszewski — LL (2)

Nie na tym jednak koniec pochwały godnej inicjatywy Kieleckiego ZOLL-u. Z końcem trwania obozu rozegrane zostaną w Kielcach w czasie od 17 do 24 sierpnia Regionalne Zawody Szybowcowe. I te zawody, które będą drugimi już w tym roku regionalnymi (pierwsze w Katowicach), organizuje ZOLL Kielce również w pełni z funduszów wygospodarowanych we własnym zakresie. Będą one trwać tydzień i zgromadzą na starcie 12 zawodników. Dwóch z nich będzie z Aeroklubu Kieleckiego, a pozostali reprezentować będą zaproszone do współudziału inne aerokluby regionalne. Reprezentantem może być każdy pilot wyczynowy, który nie startował dotąd w zawodach krajowych. Ta zastrzegająca klauzula regulaminu jest ze wszech miar celowa, da bowiem możność startu tym wszystkim najmłodszym wyczynowcom szybowcowym, którzy nie mieli dotąd okazji do spróbowania swych sił na szerszej arenie, a którzy swymi umiejętnościami stoją o krok zaledwie od czołówki naszej kadry wyczynowej.

Poza tym regulamin przewiduje rozegranie całych zawodów ze startu za wyciągarką, a w skład konkurencji włącza loty wysokościowe, przeloty docelowo-powrotne i po trasach trójkątnych.

Piękna inicjatywa Okręgu Kieleckiego jest dalszym przejawem wzrastającej prężności organizacyjnej naszych Zarządów Okręgowych Ligi Lotniczej, której udany przykład dał jako pierwszy — Okręg Śląski z wiosną bieżącego roku. Jak bardzo potrzebne są tego rodzaju imprezy regionalne, widzieliśmy podczas tegorocznych zawodów krajowych w Poznaniu, gdzie Rusek, Kirakowski i Czmielówna zajęli czołowe miejsca w klasyfikacji ogólnej, a przecież zakwalifikowali się do udziału w nich właśnie na katowickich zawodach regionalnych.

Na Kielce trzeba spojrzeć za ich inicjatywę z tym większym uznaniem, że do niedawna jeszcze był to aeroklub, o którym niewiele się słyszało. Dopiero w roku 1950 pierwsza piątka pilotów kieleckich zdobyła dla swego klubu pierwsze 5 Srebrnych Odznak Szybowcowych. Dzisiaj piloci kieleccy stoją pod względem wyczynowym już na „pewnym gruncie", a ich stała dążność do coraz lepszych wyników, wspomagana cenną pomocą organizacyjną ruchliwego Zarządu Okręgowego, wróży temu ośrodkowi niedalekie sukcesy szybowcowe w skali krajowej.

Redakcja Czasopism Lotniczych, oceniając pełne entuzjazmu wysiłki szybowników kieleckich, a równocześnie pragnąc im ze swej strony pomóc w ich pracy, ufundowała dla zwycięzcy zawodów nagrodę przechodnią w postaci Pucharu Tygodnika „Skrzydła i Motor". Założeniem i celem tej nagrody jest, żeby tego rodzaju zawody szybowcowe rozgrywane były co roku po Krajowych Zawodach Szybowcowych i służyły wyrastaniu nowych wyczynowców spośród najmłodszych pilotów, którzy nie zakwalifikowali się jeszcze do udziału w KZS. Zawody te organizowałby każdorazowo inny Okręg Ligi Lotniczej.

Szczegółowy regulamin Pucharu Tygodnika „Skrzydła i Motor", jak i pierwsze wyniki z Kieleckich Zawodów Szybowcowych, podamy w jednym z następnych numerów naszego pisma.

ZAWODY SZYBOWCOWE W MADRYCIE NIE PRZYNIOSŁY SUKCESÓW

Szwajcarskie czasopismo lotnicze „Schweizer Aero-Revue" przyniosło w ostatnim numerze pierwsze prowizoryczne wyniki międzynarodowych zawodów szybowcowych, które odbywały się w dniach od 3 do 11 lipca na lotnisku tzw. „Królewskiego Aeroklubu Hiszpanii" w Quatro Vientos pod Madrytem. Ze względu na bardzo interesujący materiał porównawczy, zamieszczamy za „Schweizer Aero-Revue" wyniki poszczególnych konkurencji oraz ostateczną punktację zawodników, nie tając oczywiście, że sprawiają nam one wiele szczerej satysfakcji w porównaniu z niektórymi wynikami szybowników polskich. A oto wyniki:

W pierwszym dniu, jak już o tym donosiliśmy, rozegrano **konkurencję przelotu otwartego.**

Niezatwierdzona jeszcze oficjalnie lista zwycięzców w drugiej konkurencji, mianowicie **w przelocie docelowym** wygląda następująco:

Szybowce jednomiejscowe:

1. **Gérard Pierre** (Francja), 290 km, 1 000 p.; 2. **G. H. Stephensen** (Anglia), 274 km, 943 p.; 3. **Philip Wills** (Anglia), 274 km, 943 p.; 4. **José Cuadrado** (Argentyna), 225 km, 776 pkt.; 5. **G. J. Ordelman** (Holandia), 225 km, 776 p.; 6. **Miguel Ara** (Hiszpania), 174 km, 599 p.

Szybowce dwumiejscowe:

1. **Luis Juez** (Hiszpania), 267 km, 1 000 p.; 2. **Mantelli** (Włochy), 123 km, 461 p.

Trzecią z rzędu konkurencją był **przelot szybkościowy na trasie** Madryt — Torres Sabinan **(123 km).** Wyniki były następujące:

Szybowce jednomiejscowe:

1. **Philip Wills** (Anglia), 1 h 24' 25", 1 000 p. (był to najlepszy wynik w tej konkurencji); 2. **Paul MacCready** (USA), 973 p.; **3. R. C. Forbes** (Anglia), 890 p.; 4. **Ordelman** (Holandia), 889 p.; 5. **Kuhn** (Szwajcaria), 860 p.; 6. **Lorne Welsh** (Anglia), 851 p.; 7. **Gehriger** (Szwajcaria), 711 p.; 8. **Haase** (Niemcy zach.), 699 p.; 9. **Cuadrado** (Argentyna), 666 p.; 10. **Nilsson** (Szwecja), 660 p.

Szybowce dwumiejscowe:

1. **Frowein** (Niemcy zach.), 2. **Beuby** (USA), 3. **Juez** (Hiszpania).

9 lipca rozegrano, jako czwartą z kolei konkurencję ponownie **przelot otwarty,** tym razem z jeszcze gorszymi wynikami:

Szybowce jednomiejscowe:

1. **Federsen** (Dania), 244 km; 2. **Gehriger** (Szwajcaria), 238 km; 3. **Wills** (Anglia), 235 km; 4. **Lof** (Szwecja), 229 km; 5. **Forbes** (Anglia), 226 km.

Szybowce dwumiejscowe:

1. **Khava** (Finlandia), 245 km; 2. **Hanna Reitsch** (Niemcy zach.), 235 km.

Dla „urozmaicenia" programu zawodów wprowadzono jeszcze piątą konkurencję, a mianowicie ponownie **przelot szybkościowy** na tej samej **trasie 123 km.** Wyniki były następujące:

Szybowce jednomiejscowe:

1. Richard Johnson (USA) 1 h 08' 39"; 2. **MacCready** (USA), 1 h 22' 26"; 3. **Landi** (Francja) 1 h 24' 09".

Szybowce dwumiejscowe:

1. **Luis Juez** (Hiszpania), 1 h 35' 08".

Klasyfikacja końcowa — według prowizorycznych obliczeń — przedstawia się następująco:

1. Philip Wills (Anglia), 4 333 p.
2. Gerard Pierre (Francja), 4 048 p.
3. R. C. Forbes (Angia), 4 043 p.
4. Jose Cuadrado (Argentyna), 3 853 p.
5. Adolf Gehriger (Szwajcaria) 3 752 p.
6. Paul MacCready (USA), 3 569 p.
7. Alwin Kuhn (Szwajcaria) 3 347 p.

W dwumiejscówkach uzyskano następującą punktację:

1. Luis Juez (Hiszpania), 4 164 p.
2. Ernst Frowein (Niemcy zach.), 3 612 p.
3. Hanna Reitsch (Niemcy zach.), 3 426 p.
4. Mantelli (Włochy), 3 214 p.
5. Kahva (Fnlandia), 3 146 p.
6. Beuby (USA), 3 108 p.

Dokładną analizę zawodów w Madrycie i porównanie ich wyników z wynikami naszych IX KZS zamieścimy w jednym z najbliższych numerów SiM-u, po uzyskaniu ostatecznej i dokładnej punktacji poszczególnych zawodników. W każdym razie warto już teraz „zdradzić" czytelnikom, że zwycięzca zawodów Anglik Wills ma lat 45 i jest zawodowym pilotem wojskowym, że amerykański rekordzista świata Jonhson zajął, pomimo „rewelacyjnego" szybowca RJ-5, dopiero 16 miejsce.

(w)

SPORT LOTNICZY ZA PIENIĄDZE

(Dokończenie z nr 31 z br.)

Dotarliśmy więc do podstawowej przyczyny, dla której „lotnictwo sportowe upada, bezspornie upada" — jak stwierdzono to zgodnym, a żałosnym chórem na konferencji FAI w Paryżu. Przyczyną tą jest po prostu oblicze klasowe lotnictwa sportowego w krajach kapitalistycznych. Rzecz jasna, lotnictwo które jest zabawą dla brzuchatych dyrektorów, ewentualnie „morową draką" dla ich sfaszyzowanych synalków, które służy gnijącej burżuacji, nie może mieć nawet najmniejszej nadziei na jakiekolwiek sukcesy czy podźwignięcie się z upadku, nad którym tyle już krokodylich łez wyleli przedstawiciele państw kapitalistycznych na międzynarodowych konferencjach i zjazdach FAI. Może ustanawiać rekordy MacCready, Johnson, Comté, Lanson, Goddard czy jeszcze kilku innych „asów", którym warunki materialne pozwalają na nieograniczone zajmowanie się lotnictwem. Ale o masowości sportu lotniczego, o udostępnieniu go młodzieży robotniczej i w ogóle masom młodych entuzjastów lotnictwa, krótko mówiąc — nie ma mowy.

Czy ów upadek lotnictwa sportowego jest zjawiskiem przejściowym?

Nie. Lotnictwo to traci w coraz szybszym tempie swój charakter sportowy, przemieniając się w pełni z najpiękniejszych dyscyplin sportu w ordynarny, kanciarski, brudny byznes, w którym, jak w całym zresztą sporcie kapitalistycznym, decyduje nie ambicja zawodnika czy jego umiejętności, a po prostu pieniądze. Szlachetny i czysty charakter sportu lotniczego powiązany jest z jego masowością, możliwą tylko w państwie ludowym. Kapitalizm pociąga za sobą nieuchronnie wypoczenie sportu i jego rozkład.

Przejawia się to przede wszystkim we „wzrastającej" liczbie prywatnych posiadaczy samolotów i szybowców, co tak usilnie zalecają z łamów prasy lotniczej różni opaśli posiadacze kont bankowych. W rzeczywistości jednak liczba ta wcale nie wzrasta, rośnie tylko jej stosunek do maszyn klubowych; to znaczy, że coraz mniej ludzi ma możność latać w aeroklubach i coraz mniej może sobie pozwolić na kupno własnych maszyn.

Organizowane co pewien czas „zawody" lotnicze, jak np. National Air Races w USA czy zawody o puchar Kemsleya w Anglii są jawnym zaprzeczeniem tego wszystkiego, co zwykliśmy sądzić o współzawodnictwie sportowym. Pilotów „obstawia się" tam, jak konie na wyścigach; nagrody są z reguły pieniężne, a całe imprezy przynoszą organizatorom szalone zyski. Pełno przy tym przekupstw, szwindli, skandali i matactw — słowem... „sport" co się zowie!

Aerokluby (oprócz „asów", o których mówiliśmy) borykają się z ogromnymi trudnościami. I one zmieniają się powoli w kapitalistyczne przedsiębiorstwa. Aeroklub w Chicago produkuje kolorowe krawaty w barwach swego klubu i sprzedaje je. Aeroklub Francji rokrocznie urządza „wielką loterię", na którą fanty zbiera przez cały rok od łaskawych ofiarodawców. Niektóre kluby w Holandii i Norwegii drukują mapy i sprzedają je z wielokrotnym zyskiem. Inne zaś zupełnie otwarcie i jawnie przekształcają się w kapitalistyczne przedsiębiorstwa i biorą pieniądze od rządu w celu szkolenia wstępnego dla lotnictwa wojskowego (z pokaźnym zyskiem!). Tak dzieje się w Hiszpanii, Jugosławii, Szwecji, a ostatnio i we Francji.

Cóż— to też jest podobno „sport" lotniczy! Trudno, naprawdę trudno się dziwić, jeżeli w rezolucji zjazdu sekretarzy generalnych Aeroklubów Narodowych czytamy:

„W Europie zagadnienie słabego rozwoju lotnictwa polega na braku środków finansowych; gdyby kluby miały więcej pieniędzy, mogłyby zdziałać więcej."

A więc — pieniędzy! Pieniędzy! Pieniędzy! Oto cel, hasło, metoda, sens i treść kapitalistycznego „sportu" lotniczego.

*

I jakże tu nie kochać, młodzi towarzysze, ze wszystkich sił naszej Ludowej Ojczyzny, która nie tylko daje nam piękną i szczęśliwą młodość, ale zapewnia realizację każdego naszego marzenia o lataniu? Jakże nie pracować dla niej ze wszystkich sił?

(wig)

RADZIECKI ODRZUTOWY SILNIK MODELARSKI

(ciąg dalszy z numeru 32 SiM-u)

Boczne krawędzie stożka zakładamy jedną na drugą na szerokość 4 mm, przylutowujemy je prowizorycznie, a następnie nitujemy, pozostawiając bez nitowania otwory położone w odległości 2 mm od obu końców. Następnie w odległości 4 mm od podstawy stożka nakreślimy linię przy pomocy cyrkla lub rysika. Zakreśloną część materiału zaginamy nieco od wewnątrz, by otrzymać cylindryczny pierścień. Następnie trzeba sprawdzić czy dysza odrzutowa dostatecznie ciasno zachodzi swoim pierścieniem na komorę spalania.

Rura wylotowa

Rurę wylotową (rys. 17) wykonuje się ze stalowej blachy grubości 0,3 mm, odhartowanej na lampie lutowniczej dla uzyskania miękkości. Na jednej bocznej krawędzi wywiercamy otwory na nity w odległości 5 mm jeden od drugiego. Gięcie blachy przeprowadzamy na stalowym pręcie o średnicy 20—24 mm. Po zgięciu, w środku długości rury zakładamy jeden nit. Po sprawdzeniu prawidłowości szwu zakładamy jeszcze po jednym nicie w odległości 3—4 otworów od każdego z końców rury, przy czym nity wprowadzamy do szwu na oprawie średnicy 20 mm, zaciśniętej w imadle lub przykręconej do stołu. Oprawka powinna wystawać z imadła na połowę długości rury. Aby nity nie wypadały przy wprowadzaniu do otworów, należy smarować je pastą lutowniczą lub szellakiem. Rozgrzewanie kropelki pasty nałożonej na końcu oprawki przeprowadza się przy pomocy kolby elektrycznej. Nstępnie na kropelkę pasty stawiamy nit przy pomocy pincetki (rys. 25). Jeśli nie posiadamy ani pasty lutowniczej ani szellaku, można przylutować nit cyną. Przy zaklepywaniu główka nitu odskoczy od oprawki. Zaklepując jeden nit po drugim znitujemy całą rurę. Nitowanie trzeba przeprowadzać ostrożnie przy pomocy małego młotka, starając się nie rozklepać szwu, gdyż w przeciwnym razie rura się zdeformuje. Po znitowaniu trzeba nadać rurze prawidłową formę. Zbytnio wystające główki nitów trzeba spiłować pilnikiem. Jeden koniec rury należy nieco zawinąć po obwodzie na zewnątrz, by przystawał ściśle do stożka dyszy odrzutowej.

Składanie rury żarowej

Podajemy niżej porządek składania rury żarowej.

Przede wszystkim należy wywiercić otwory na nity na zawiniętym stożku rury wylotowej. Następnie trzeba nałożyć rurę wylotową na dyszę odrzutową i po sprawdzeniu prawidłowości złączenia, znitować. Dalej należy naznaczyć i wywiercić otwory na cylindrycznym pierścieniu dyszy odrzutowej. Następnie musimy nałożyć dyszę odrzutową na komorę spalania i po sprawdzeniu prawidłowości nasadzenia, znitować obie części. Trzeba także przynitować nakładkę do umieszczenia świecy w połowie długości komory spalania (patrz rys. 23). Nakładkę wykonuje się ze stali arkuszowej. W otworze nakładki nacina się gwint o średnicy 10 mm i skoku 1 mm. Wreszcie należy naznaczyć i wywiercić otwory na nity na drugim końcu komory spalania i przynitować pierścień gwintowany (rys. 11). Na tym kończymy składanie rury żarowej.

Głowica silnika odrzutowego

Głowica silnika (rys. 28) składa się z konfuzora (rys. 8) i dyfuzora (rys. 10). Obie te części zlutowuje się razem cyną na cylindrycznym pierścieniu (rys. 9). Poza lutowaniem trzeba znitować dyfuzor i zawinąć jego podstawę tak, jak to jest pokazane na rysunku. Średnica odwinięcia winna się równać 57 mm. Przy pomocy tego odwinięcia zmontowaną głowicę przymocowuje się do rury żarowej.

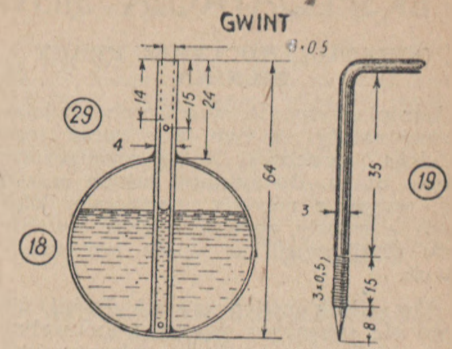
Poszczególne części głowicy w rozwinięciu pokazane są na rysunku 16, 20 i 21. Średnica pierścienia (rys. 9) powinna wynosić 17—18 mm i winna ściśle wchodzić w otwory konfuzora i dyfuzora. Po zlutowaniu występujące wewnątrz części pierścienia należy odwinąć i opiłować pilnikiem celem zmniejszenia oporu powietrza wchodzącego podczas pracy silnika. W środku pierścienia trzeba wywiercić otwory o średnicy 4 mm, do których będzie założony rozpylacz.

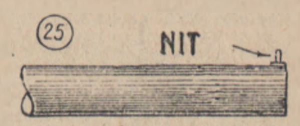
Rozpylacz

Rozpylacz (rys. 29) wykonuje się z mosiężnego drutu średnicy 4 mm. Równy drut przewiercamy na tokarni z obu końców dla otrzymania otworu przelotowego o średnicy 2,4 mm. Na jednym końcu otrzymanej rurki nacina się wewnątarz gwint M3 przy pomocy gwintownika na głębokość 14 mm, następnie na drugim końcu wywierca się otwory o średnicy 1,5—2 mm dla doprowadzania paliwa. W górnej części rozpylacza wykonuje się dwa otwory o średnicy 1 mm, przez które rozpyla się benzyna podczas pracy silnika.

Iglica rozpylacza

Iglicę (rys. 19) wykonuje się ze stalowego drutu o średnicy 3 mm ze stożkiem na jednym końcu i odgiętym uchwytem na drugim. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na dokładność wykonania stożka i gwintu. Gwint powinien ciasno wkręcać się w rozpylacz, a stożek równomiernie przykrywać otwory rozpylacza.





Zbiorniczek na paliwo

Zbiorniczek (rys. 18) wykonuje się z cienkiej blachy mosiężnej (0,2 mm). Średnica i długość zbiorniczka wynosi 40 mm. W środku zbiorniczka wywierca się otwór na rozpylacz, który tu należy przylutować. Z boku zbiorniczka przylutowuje się szyjkę dla nalewania paliwa. Najlepiej wykonać ją z łuski od pocisku floweru. Zbiorniczek wstawia się rozpylaczem do gotowej głowicy silnika i przylutowuje się w górnej części pierścienia. Przed przylutowaniem rozpylacza ze biornikiem do głowicy trzeba nałożyć na nią gwintowany pierścień (rys. 3).

Rozpylacz powinien ciasno wchodzić w dolny otwór głowicy. W przeciwnym bowiem wypadku w miejscu tym będzie przechodzić powietrze, co utrudni normalne zapuszczanie silnika.

Siatka zaworowa

Siatkę zaworową (rys. 5) wykonuje się na tokarni z blachy duraluminiowej. Na tokarni wywierca się również środkowy otwór. Stronę, na której będą umieszczone zawory należy splanować na gładko. Po zakreśleniu ze środka koła o promieniu 21 mm trzeba obwód jego podzielić na 10 równych części. W punktach podziału wywiercamy otwory początkowo cienkim wiertłem (grube wiertło mogłoby „uciec" w bok), a później wiertłem o średnicy 7 mm. Zadziory powstałe przy wierceniu należy usunąć. (cdn)

(F. R.)

Tak wygląda po zbudowaniu silnik PuWRD. Uwaga: większość rysunków do tego artykułu została zamieszczona w numerze poprzednim.

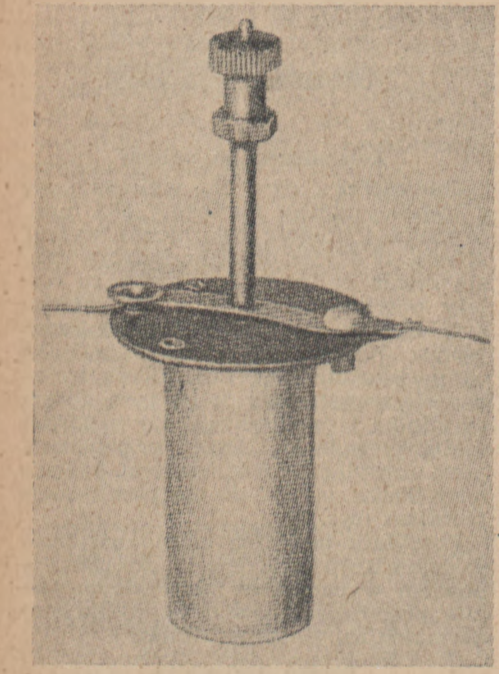


EKSPLOATACJA SILNIKÓW MODELARSKICH

OGRANICZENIE CZASU PRACY SILNIKA

Istnieją sytuacje, w których modelarzowi zależy na tym, aby silnik jego modelu pracował ściśle wyznaczony okres czasu. Do sytuacji takich należą np. wszelkie zawody, regulamin których z zasady ogranicza czas trwania lotu silnikowego w wielu konkurencjach.

Aby silnik nie pracował dłużej niż tego się od niego wymaga, potrzebne są specjalne mechanizmy, zatrzymujące



Rys. 29 — Pneumatyczny ogranicznik czasu

silnik w powietrzu. W wypadku silnika z zapłonem elektrycznym czas jego pracy ogranicza się najczęściej drogą wyłączenia zapłonu. W tym celu w obwód niskiego napięcia instalacji zapłonowej włącza się specjalny ogranicznik czasu, przerywający obwód po upływie ustalonej ilości sekund czy minut. Ograniczniki czasu bywają pneumatyczne (rys. 29) lub mechaniczne. Jako ograniczniki mechaniczne wykorzystuje się przeważnie samowyzwalacze stosowane w aparatach fotograficznych (rys. 30).

Pneumatyczny ogranicznik czasu jest to cylinder z tłoczkiem na trzonie. Przy wyciąganiu trzona do góry pod cylinder dostaje się powietrze, a nad tłokiem ugięta zostaje sprężyna z cienkiego drutu. Przy wyciągniętym trzonie styki umieszczone na pokrywce cylindra są zwarte.

Ażeby pneumatyczny ogranicznik czasu wyłączył zapalanie, trzeba nieco odkręcić iglicę w górnej części trzonu. W ten sposób odkryje się otwór, przez który powietrze będzie mogło ujść z cylindra. Sprężyna znajdująca się nad tłokiem zacznie go opuszczać ku dołowi, wypychając powietrze. Trzon opuszczający się wraz z tłokiem przerwie obwód pierwotny cewki zapłonowej przez nacisk na sprężynowy styk umieszczony na pokrywce cylindra. Czas opuszczenia trzonu reguluje się na kilka sekund lub kilka minut.

Mechaniczne ograniczniki czasu przedstawiają sobą sprężynowy mechanizm z hamowaniem rozkręcania się sprężyny przy pomocy układu kół zębatych o dużej przekładni.

Na wale sprężyny napędowej umocowana jest dźwigienka, przez obrót której nakręca się sprężynę i zwiera styki. Dźwigienkę w nastawionym stanie blokuje się przy pomocy zapadki.

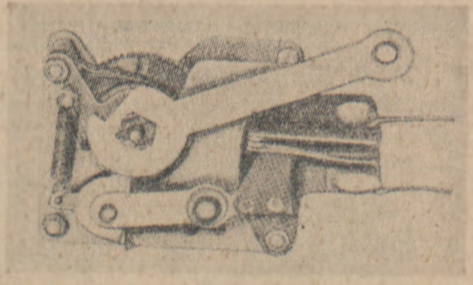
Przy włączeniu, dźwigienka zwolna powraca do początkowego położenia, ześlizgując się swoją kolistą częścią po zamku dźwigienki, który utrzymuje styki w zwarciu. Gdy tylko dźwigienka sprężyny dojdzie do wycięcia w kolistej części, specjalna sprężyna podnosi koniec drugiej dźwigienki, rozłączając styki i przerywając obwód.

W inny sposób zatrzymuje się w powietrzu silniki samozapłonowe. Tu zwykle wykonuje się w karterze silnika specjalny zawór działający w zależności od połączonego z nim ogranicznika. Przy otworzeniu zaworu wnętrze karteru połączone zostaje z otoczeniem, co uniemożliwia normalną pracę silnika. Można także zatrzymywać silnik samozapłonowy odkrywając otwór, specjalnie wykonany w rurce gaźnika przed rozpylaczem.

Najprościej jest jednak ograniczać czas pracy silnika nalewając do zbiorniczka ściśle odmierzoną ilość paliwa. W tym celu trzeba skleić z celuloidu niewielki zbiorniczek w formie wąskiej rurki o pojemności 1—3 cm^3. Zbiorniczek ten umieszcza się powyżej gaźnika i łączy z nim przy pomocy rurki z masy plastycznej. Na bocznej ściance zbiorniczka trzeba nanieść szereg kresek, zalać zbiorniczek paliwem, zapuścić silnik i odznaczać czas zużycia paliwa w zbiorniczku według sekundomierza (od pierwszej, drugiej, trzeciej i następnych kresek).

Przy zapuszczaniu silnika na zawodach należy postępować w podany niżej sposób. Przy pomocy lekarskiej strzykawki napełnia się zbiorniczek całkowicie, wyprowadza się model na start, zapuszcza i reguluje silnik, śledząc przez cały czas poziom paliwa w zbiorniczku. Jak tylko paliwo obniżyło się do odpowiedniej kreski, wypuszcza się model do lotu.

Przy takim sposobie ograniczania długotrwałości pracy silnika modelarz



Rys. 30 — Mechaniczny ogranicznik czasu

jest pewien, że silnik zatrzyma się z całą pewnością. U modelarzy, którzy posługują się ograniczkami czasu modele często uciekają na skutek tego, że albo coś w mechanizmie się zacięło albo po prostu zapomniano włączyć ogranicznik czasu. Oprócz tego każdy mechanizm zwiększa ciężar modelu.

(c. d. n.) **EFER**

POCZTA LOTNICZA

Zgodnie z zapowiedzią z ubiegłego tygodnia „pocztę" naszą rozpoczynamy od wyjaśnień w sprawie szkolenia lotniczego.

„Proszę o podanie adresów wszystkich szkół szybowcowych", „Gdzie znajduje się Komisja Badań Lotniczo-Lekarskich?", „Ile lat trwa nauka w szkole szybowcowej?", „Czy przy szkole lotniczej jest internat?" „Z jakich przedmiotów zdaje się egzaminy?", „Ukończyłem 16 lat i 7 klas szkoły podstawowej. Chcę zostać lotnikiem, gdyż zawód ten bardzo mi się podoba". Taka jest treść listów, które otrzymaliśmy od kol. kol. **Ireny Kaczmarek** z Sokołowa Podlaskiego, **Pawła Szarca** z Hermanic, **Eugeniusza Jarosińskiego** z Łomży, **Wiktora Romana** z Niska n/Sanem, **Wacława Glapy** z Radostowa, **Wiesława Bogatko** z Krzepic, **Kazimierza Dąbrowskiego** z Grabnika, **Włodzimierza Makarewicza** z Kazimierza, **Mariana Olmińskiego** z Mrzygłódki, **Adama Kaszy** z Nowej Koretnicy, **Sylwestra Sochy** z Niesłusza, **Witolda Koreckiego** z Krotoszyna, **Alfreda Konopki** z Pułtuska, **Wiesława Grymaszewskiego** z Nowego Sącza, **Bogusława Wierzbickiego** z Makowa, **Stefana Ziółkowskiego** z Bielska Podlaskiego, **Józefa Zarzyckiego** z Zielonej Góry, **Krystyny Bąkowskiej** z Siedlec, **Zenona Kuglewicza** z Częstochowy, **Mirosława Rospądka** z Ciechocinka, **Stanisława Jasińskiego** z Radzymina, **Kazimierza Zaporowicza** z Miedzeszyna oraz **Zbigniewa Rozhickiego** z Wolsztyna.

Koledzy! Z pytań Waszych wynika, że nie czytacie SiM-u, który niemal w każdej „poczcie" podaje informacje dotyczące szkolenia lotniczego. Jeśli chcecie się przekonać, zajrzyjcie do kilku ostatnich numerów SiM-u (w nr. 23 podawaliśmy warunki przyjęcia na wszystkie rodzaje szkolenia lotniczego), a na pewno znajdziecie wyjaśnienie na dręczące Was pytania.

W dzisiejszej „poczcie" zatrzymamy się nieco dłużej nad jednym zagadnieniem, mianowicie — zawodu lotniczego. W zawodzie tym można zdobyć kwalifikacje pilota-oblatywacza, instruktora silnikowego, szybowcowego czy spadochronowego, mechanika (mowa oczywiście o lotnictwie cywilnym). Wielu jednak z Was myśli, że po ukończeniu kursu pilotażu silnikowego lub szybowcowego, zdobędzie zawód pilota i to mu zapewni egzystencję. Co gorsza, niektórzy uważają, że aby zdobyć „zawód" pilota, wystarczy ukończyć 7 klas szkoły podstawowej i odpowiedni kurs.

Mniemanie to jest z gruntu fałszywe. Musicie o tym wiedzieć, że latania na szybowcach czy samolotach nie można traktować jako zawód, lecz jako sport, który można uprawiać pracując w obranym i wyuczonym zawodzie.

Załóżmy nawet, że ktoś z Was zostanie instruktorem czy mechanikiem i będzie zawodowo pracował w lotnictwie, to trzeba stwierdzić, że wykształcenie siedmioklasowe jest również niewystarczające. Nie można więc stawiać sprawy w ten sposób, że jeśli wybrałem zawód lotnika, nie będę się więcej uczył. W zasadzie na szkolenie lotnicze przyjmuje się kandydatów po ukończeniu 7 klas, ale liczy się na to, że po ukończeniu kursu będą oni kontynuowali naukę.

Trzeba jeszcze dodać, że kandydaci zgłaszający się na szkolenie po ukończeniu 7 klas napotykają na duże trudności w nauce teorii i na opanowanie niektórych zagadnień, jak aerodynamika, meteorologia i inne, muszą poświęcać więcej czasu. Z tej też przyczyny nie zawsze można przerobić przewidziany programem nauczania materiał w zaplanowanym czasie, co pociąga za sobą przedłużenie turnusu szkoleniowego, a w konsekwencji daje mniejszą ilość wyszkolonych pilotów.

Wynika z tego prosty wniosek, Koledzy: trzeba się uczyć, bo im więcej zdobywamy wiadomości, tym łatwiejsze staje się życie i praca nasza przynosi więcej korzyści zarówno osobistych, jak i w skali ogólnopaństwowej.

Kol. **Dąbrowski** chciałby, aby przy szkole ogólnokształcącej w Jedwabnym, do której uczęszcza, powstało koło LL i modelarnia. Nie wie jednak, w jaki sposób zabrać się do ich zorganizowania.

Przede wszystkim, Kolego, w porozumieniu z dyrekcją szkoły zorganizujcie Koło LL. Jak to uczynić, dowiecie się z instrukcji, po którą powinniście zwrócić się do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Białymstoku, ul. Krakowska 1. Jeżeli praca w Waszym kole pójdzie dobrze i znajdzie się więcej kolegów interesujących się modelarstwem lotniczym, wówczas dyrekcja szkoły i Okręg LL pomogą Wam w założeniu modelarni.

(J. S.)



JAK PILOCI OSTROWSKIEGO ALL POBILI REKORD POLSKI

Sprawa sięga swym początkiem gorącego okresu podejmowania zobowiązań na cześć Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej. Wtedy to, na jednym z zebrań koła ZMP przy Aeroklubie Ostrowskim, czołówka pilotów klubu zobowiązała się dla uczczenia Zlotu wykonać przelot docelowy długości 500 km, a tym samym pobić rekord krajowy.

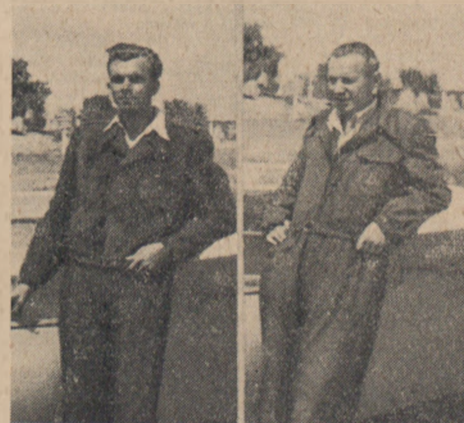
Zaczęły się przygotowania. Młodsi z podziwem spoglądali na swych starszych kolegów, którzy mieli zaatakować pięćsetkę. Technik Aeroklubu ob. Grześkowiak zapewnił stałą gotowość „Much" przeznaczonych do rekordowego lotu, a instruktor Czesław Cnotliwy troskliwie dawał wskazówki czekającej cierpliwie na start pierwszej grupie pilotów. Oni sami, to jest — Roman Zydorczak, Stanisław Cnotliwy, Antoni Śmigiel i Ludwik Misiek, niepokoili się krótkim już terminem Zlotu i słabymi warunkami meteorologicznymi, nieodpowiednimi dla tego rodzaju przelotu.

Pierwszy, nie bacząc na niepomyślne prognozy PIHM-u, wystartował w dniu 17 lipca br. Ludwik Misiek. Nie poszczęściło mu się i z powodu złych warunków meteo musiał lądować po przeleceniu 435 km. Nastąpiły dwa dni nielotnej pogody, które jednak nie załamały pozostałych pilotów, a przeciwnie — wzbudziły w nich jeszcze mocniejsze postanowienie pobicia rekordu. Ostrzeżeni niepowodzeniem Miśka — cierpliwie czekali na lepsze warunki.

Sobota, 19 lipca, ostatni dzień przed Zlotem. Pogoda — wreszcie odpowiednia, jak to zresztą potwierdził oficjalnie PIHM. O godzinie 7,45 wystartował na CSS-ie instruktor Czesław Cnotliwy holując dwie „Muchy" na wyjściowy punkt trasy, który ustanowiono w Lesznie, na lotnisku szkoły szybowcowej. Pilotami obu „Much" byli — Roman Zydorczak i Stanisław Cnotliwy, popularnie zwany „kolejarzem", pracownik PKP. Obaj — posiadacze Złotej Odznaki Szybowcowej.

W Lesznie chwila odpoczynku, piloci uzupełniają dokumentację, zbierają na dokumentach podpisy komisarzy sportowych.

O godzinie 9,40 wystartował pierwszy Roman Zydorczak. Wyczepił się na wysokości 950 metrów. W trzynaście minut później o godzinie 9,53 oderwał się od ziemi


Roman Zydorczak i Stanisław Cnotliwy

zespół dwóch braci Cnotliwych: Czesława w CSS-ie i Stanisława w „Musze" na holu. Stanisław wyczepia się na 250 metrach. Obie „Muchy" znikły wkrótce szybko z pola widzenia.

Trasa Leszno — Tomaszów Lubelski przebiega nad Ostrowiem. Z macierzystego lotniska wypatrywały „Much" oczy wszystkich obecnych. Pierwszy na horyzoncie ukazał się instruktor Czesław Cnotliwy na CSS-ie, a tuż za nim na dużej szybkości obie „Muchy". Szybko znikły na wschodzie.

Jak wykazały obliczenia piloci osiągnęli na pierwszym 100-kilometrowym odcinku trasy dużą szybkość przelotową 90 km/godz.

Pierwsza wiadomość z trasy nadeszła o godzinie 19,30 i była bardzo radosna: dolecieli! Zobowiązanie na cześć Zlotu zostało wykonane, piloci Ostrowskiego ALL zdobyli po dwa diamenty do Złotej Odznaki Szybowcowej i pobili rekord Polski.

Marian Jasiączyk
Ostrów Wlkp.

NOWE KOŁA LL W OPOLSZCZYŹNIE

Dotychczasowa praca Zarządu Powiatowego Ligi Lotniczej w Opolu nastawiona była na zakładanie kół Ligi Lotniczej w szkołach i instytucjach. Nie zwracano natomiast baczniejszej uwagi na zakładanie kół w środowisku robotniczym i wiejskim, w efekcie czego pod koniec czerwca br. mieliśmy 18 kół szkolnych, 6 kół przy instytucjach i 2 koła w zakładach produkcyjnych. Ten stan rzeczy był wprost zastraszający, wobec czego Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej w Opolu wziął sobie głęboko do serca sprawę umasowienia LL na odcinku robotniczym i wiejskim.

Ostatnio założono koło Ligi Lotniczej w Hucie Małapanew w Ozimku k/Opola, które liczy na razie kilkudziesięciu członków. Koło to rokuje nadzieje dobrej pracy. Rozpoczęto już starania o założenie modelarni lotniczej, w której młodzi robotnicy będą mieli możność zapoznania się z budową modeli samolotów różnych typów. Założono również koło LL w Opolskich Zakładach Naprawy Samochodów w Opolu. Koło to liczy 40 członków. Na szczególne wyróżnienie zasługuje przewodniczący tego koła kol. Gerhard Zając, który jest zapalonym modelarzem. Buduje on według własnym pomysłów modele samolotów, jak również sam wykonuje silniczki do modeli latających.

Należy zaznaczyć, że pracownicy tamtejszego zakładu bardzo interesuje się Ligą Lotniczą i zagadnieniem lotnictwa. Nowopowstałemu kołu LL z dużą pomocą przychodzi organizacja partyjna, ZMP, Rada Miejscowa i dyrekcja zakładu. Jest nadzieja, że koło to będzie jednym z najlepszych w opolszczyźnie.

Obecnie Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej planuje założenie kół LL w Opolskim Przemysłowym Zjednoczeniu Budowlanym, Zakładach Remontowo-Montażowych w Opolu, Hucie Osowiec i Spółdzielni Produkcyjnej w Chmielowicach.

Praktyka wykazuje, że koła LL przy zakładach produkcyjnych lepiej pracują niż przy instytucjach i szkołach.

Bronisław Sobczyk

KRAKOWSKI OŚRODEK SZKOLENIOWO - PROPAGANDOWY

Piloci Krakowskiego ALL i członkowie Ligi Lotniczej od dawna marzyli o dużej, widnej, pięknie urządzonej sali, w której jedni mogliby przeprowadzać zebrania czy narady, a drudzy słuchać wykładów KWWL-i. Marzenia ich nie spełzły na niczym. W nowopowstałym osiedlu robotniczym na Grzegórzkach ZOLL otrzymał lokal, który przeznaczono na Ośrodek Szkoleniowo-Propagandowy LL.

Dlaczego szkoleniowo-propagandowy? — zapytacie zapewne, Czytelnicy. Zaraz Wam wyjaśnię.

W krakowskim Ośrodku, oprócz plansz propagujących lotnictwo, haseł, prasy, książek o tematyce lotniczej, znajduje się sala wykładowa zaopatrzona w różne pomoce, z których najbardziej atrakcyjnym eksponatem jest przekrój samolotu Po-2. W sali tej odbywają się Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych oraz teoretyczne kursy dla kandydatów na pilotów silnikowych, przy czym Po-2 oddaje tu ogromne usługi.

Mamy również dużą, ładnie urządzoną świetlicę, w której piloci, członkowie LL i sympatycy lotnictwa znajdują po pracy odpowiednie dla siebie rozrywki. Grają w szachy, ping-ponga, słuchają muzyki, czytają prasę lotniczą polską, radziecką i państw demokracji ludowej.

Należy dodać, że nasz wzorowo urządzony Ośrodek zwiedziły wycieczki z krakowskich szkół, a nawet i zamiejscowe, jak z Oświęcimia, Zakopanego i Makowa.

Aleksander Leonardi
Kraków

SPOTKANIE MODELARZY Z MŁODZIEŻĄ WIEJSKĄ

13 lipca br. grupa modelarzy z modelarni Nr 1417 przy MDK w Jeleniej Górze, wykonując swoje zobowiązania na cześć Zlotu i rocznicy PKWN wzięła udział w spotkaniu z młodzieżą we wsi Siedlęcin, zorganizowanym przez Powiatową Radę Związków Zawodowych. Podczas spotkania urządziliśmy pokazy modelarskie, na które złożyły się loty modeli szybowców, modelu redukcyjno-latającego na wędce oraz balonu. Prelekcję wygłosił Kol. Jasiński z CWISz-u.

Bohdan Kudraszew
Jelenia Góra

O WIĘKSZĄ TROSKĘ ZE STRONY ZARZĄDU OKRĘGU WARSZAWSKIEGO LL NAD PRACĄ PODLEGŁEGO ODDZIAŁU

Nie wszystkie Koła LL na terenie województwa warszawskiego pracują dobrze. Dzieje się to z wielu powodów, a między innymi z braku stałej, systematycznej opieki nad pracą tych kół ze strony Okręgu Warszawskiego LL.

Jeżeli Koło LL przy Państwowej 11-letniej Szkole Ogólnokształcącej TPD w Mińsku Maz. umiało przezwyciężyć wiele trudności, na które napotykało w swojej pracy, to tylko dzięki wskaźnikom SIM-u, dobremu zarządowi Koła i jego przewodniczącemu kol. Marianowi Radzie.

Aktyw tego Koła wiedział dobrze, że nie należy „kwękać" ale pracować, aby jak najszybciej zlikwidować braki. Nie zawsze jednak to się udaje. Na przykład sprawa zorganizowania KWWL: Okręg Warszawski miał dać wykładowców, jednak mimo interwencji nie mogą oni trafić do Mińska Maz., w wyniku czego KWWL nie został zorganizowany. Kto za to ponosi winę?

Okręg powinien dokładnie znać sytuację w każdym kole czy oddziale LL. Ktoś z zarządu okręgu powinien przyjeżdżać do Koła, interesować się jego pracą. Nie trzeba przesyłać pisemek z tego rodzaju zdaniami: „...Wytyczne do pracy Koła znajdują się w każdym SIM-ie, względnie też w „Skrzydlatej Polsce", dają one młodzieży doskonałe tematy do dyskusji i pracy w kole..."

Członkowie Koła LL dobrze o tym wiedzą i podobne dyskusje urządzają od dawna. Tego rodzaju wskazówki do pracy, to przecież wyraźna niechęć do udzielania pomocy w pracy Koła. Nie trzeba zasłaniać się SIM-em czy też Skrzydlatą, trzeba pomóc Kołu, jeżeli Koło tej pomocy potrzebuje.

W Mińsku Maz. został zorganizowany oddział LL z siedzibą w Prezydium Powiatowej Rady Narodowej. Wielu sympatyków lotnictwa i członków LL z terenu miasta i powiatu przypuszczało, że dopiero teraz nastąpi poważny wzrost organizacji i propagandy lotnictwa. Jednak stało się inaczej. Oddział, którym mimo kilku obietnic nie interesował się wcale Zarząd Okręgu Warszawskiego LL — usnął.

Czy ZO LL przejął się tym? — wcale nie. Dla niego jest widocznie obojętne, czy jakaś niższa instancja pracuje czy nie. Może po ogłoszeniu tego w SIM-ie ZO LL przypomni sobie, że istnieje Mińsk Maz., w którym jest oddział LL, kilka Kół i jedna modelarnia lotnicza.

Okręg musi pobudzić do pracy oddział, który mógłby zorganizować modelarnię powiatową lub przy Technikum Budowlanym w Mińsku Maz., w którym istnieją dla pracy ligowej doskonałe warunki.

Stanisław Matosek
Łękawica

Do głosu naszego korespondenta przyłącza się również redakcja i wraz z nim wzywa Warszawski Okręg Ligi Lotniczej, aby natychmiast zainteresował się sprawą Oddziału w Mińsku Maz.

(red.)

JESZCZE JEDEN KWWL

W ramach zobowiązań zlotowych, Oddział Miejski LL w Katowicach, zorganizował 16-ty z kolei Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Na kurs ten uczęszcza spora ilość młodzieży zarówno z miasta, jak i okolic.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że wśród wykładowców na kursie znajdują się również absolwenci pierwszych KWWL-i, organizowanych przez Oddział Miejski LL.

(j)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

— I to jeszcze jaki! Spadniesz z łóżka, jak się dowiesz.

— Więc mówcie nareszcie! Jedno? Dwumiejscowy?

— Dwumiejscowy, ale niech opowiadają sami rekordziści.

Walek spojrzał zakłopotany na Władka Kulickiego, wskazał na niego ręką i rzekł skromnie:

— Ano, udało się z Władkiem. Wyciągnęliśmy się na dziesięć tysięcy metrów i to wszystko.

— Dziesięć tysięcy? Chłopie! Mówisz serio? — Marek poderwał się z wrażenia i znów syknął z bólu. — Ależ to niebywały wyczyn! To wspaniały wynik! — zachwycał się dalej. — Dajże rękę, Walek! Walek, chodź bliżej! Niech was obu uściskam!

Nie mogli sobie jednak podać dłoni, bo Marek miał obie ręce zabandażowane, więc tylko Walek pochylił się nad łóżkiem, ujął Marka za ramiona i serdecznie go uścisnął.

— Dziękuję, Marku... Dziękuję. Leż spokojnie, żebyś sobie nie zrobił krzywdy.

— Bardzo wam jestem wdzięczny za to, że przyszliście powiedzieć mi o tym — mówił Marek wzruszony — Bardzo wam jestem wdzięczny, że w ogóle do mnie przyszliście... Strasznie wam dziękuję...

Podniósł zabandażowaną rękę do oczu, w których podejrzanie coś zabłysło.

— Co ty, Marek, wygadujesz — odezwał się Tadek z umyślną szorstkością. — Cieszymy się wszyscy wyczynem Walka, więc przyszliśmy do ciebie, żebyś cieszył się z nami i basta. Jako jeden z nas masz przecież nie tylko prawo, ale i obowiązek brać udział w ogólnej radości z takiego niecodziennego wydarzenia.

— Właśnie, za to, że traktujecie mnie jako „jednego z was" — jestem wam wdzięczny... Wiesz przecież, Tadek, o co mi chodzi...

— Cicho, cicho! Nie gadaj tyle! I ja i my wszyscy tutaj wiemy tylko jedno: że jeżeli z końcem przyszłego roku będziemy latać na „Huraganie", będziemy to zawdzięczali tobie. O reszcie zapomnij, Marku, bo i my już zapomnieliśmy.

Marek nie od razu odpowiedział. Łzy zwilżały mu bandaż koło oczu coraz szerszym kręgiem, nie mógł ich powstrzymać. Tarł oczy z zakłopotaniem zabandażowanymi rękami.

— No, Marek, nie nawalaj!

— Tu nie pożar, wody nie potrzeba.

— Daj spokój, bo się jeszcze potopimy. W tym tłoku trudno będzie pływać.

Marek uśmiechnął się przez łzy, a jego oczy wyrażały tyle szczęścia, tyle wdzięczności, że nastrój serdecznego rozrzewnienia udzielił się wszystkim.

— Popatrzcie, chłopaki — Marek wskazał stojący na stoliku pięknie wykonany z drzewa modelik szybowca bezogonowego. — Tak będzie wyglądał „Huragan". Zrobiony jest w skali według rysunków. Tak mi wczoraj mówił majster Pędzich, który odwiedził mnie tu razem z dwoma jeszcze pracownikami warsztatów. Od nich dostałem ten model.

Od drzwi do łóżka Marka przeciskała się energicznie jakaś dziewczęca postać w białym fartuchu szpitalnym i w pielęgniarskim czepku na czarnych włosach.

— Marysia! — poznał ją jeden z szybowników. — Eee, to Marek tu chyba ze dwa miesiące będzie się kurował. Ja sam zgodziłbym się być pacjentem koleżanki ze szkoły pielęgniarek... Zwłaszcza, że nic mi nie dolega.

Rozstąpiono się trochę i zaaferowana debiutantka pielęgniarstwa, znajoma szybowników z zabawy i z wycieczki narciarskiej, podeszła do łóżka.

— Już rozpoczęłaś dyżur Marychna? — powitał ją Marek pytaniem.

— Tak, i wkrótce przyjdę z kolejnym zastrzykiem penicyliny — odpowiedziała i miękkim ruchem dłoni pogładziła go tkliwie po czole.

Zocha stojąca obok Walka wsunęła mu rękę pod ramię i szepnęła konspiracyjnie do ucha:

— Na opiekę Marek nie może narzekać.

Walek pochylił głowę i z porozumiewawczym mrugnięciem odpowiedział też szeptem:

— Będziemy, zdaje się, mieli drugą parę.

— Co znaczy drugą parę? A gdzie pierwsza?

— Ty i ja — to pierwsza! — odparł Walek nieoczekiwanie, patrząc prosto w oczy Zochy.

Zarumieniła się po białka oczu i opuściła głowę.

— Nie pleć! — wyszeptała, a Walkowi zdawało się, że po chwili dodała jeszcze ciszej... „kochany". Nie był jednak pewien, czy się nie przesłyszał.

Za to nie miał nawet cienia wątpliwości, że Zocha silniej przytuliła się do jego ramienia.

— Aaa, to tak wygląda tych „kilku" kolegów! Gdzie jest ta energiczna osóbka, która wytargowała moje zezwolenie na odwiedzenie naszego pacjenta przez „kilku" kolegów? — dochodził od korytarza basowy głos i za chwilę wszedł do pokoju starszy, zażywny mężczyzna — naczelny lekarz szpitala. Szybownicy zrobili przejście i Zocha wysunęła się naprzód.

— Panie doktorze... — zaczęła zakłopotana.

— A tu cię mam, dzierlatko! — przerwał wesoło lekarz. — Natrajlowała mi, że rekord, że wyczyn, że wyjątkowa okoliczność... Zgodziłem się, żeby weszło kilku kolegów, a ona mi tu cały pułk wprowadziła.

— Panie doktorze... — spróbowała znów Zocha.

— Słucham, słucham. Mów wszystko, co masz na swoje usprawiedliwienie, moje dziecko.

— Panie doktorze... my musieliśmy wszyscy odwiedzić dzisiaj Marka... To trudno wytłumaczyć, ale naprawdę było konieczne...

— Aa, to brzmi silnie. To w istocie przekonywujący argument — śmiał się doktór. — Dobrze, już dobrze. Jak powiadasz, że to było konieczne, to już się nie gniewam. Ale teraz, dzieci, uciekać mi stąd, pókim dobry. Napchało się tu tego w kożuchach, w buciorach... Wczoraj go odwiedzają i przynoszą jakieś samoloty, dzisiaj znów dla odmiany cały dywizjon pilotów przychodzi... Skaranie boskie z pacjentami, którzy mają taką liczną rodzinę.

— Utrafił pan doktór w samo sedno — wtrąciła Zosia. — Wszyscy szybownicy to właśnie jedna wielka rodzina. Liczna rodzina i silna rodzina.

— To niech rodzina wobec tego pożegna się grzecznie z krewnym i pójdzie sobie już do domu — żartował doktór, a potem dodał poważniej: — za parę dni wypuścimy Marka z łóżka, to w sali odwiedzin zmieścicie się wszyscy i dłużej będziecie mogli porozmawiać. A tymczasem... moje uszanowanie.

— Dziękujemy za dzisiejsze zezwolenie.

— Do widzenia, Marku!

— Do widzenia, Marysiu! Opiekuj się Markiem.

— Wracaj, Marek, jak najszybciej!

Szybownicy zaczęli wychodzić i wkrótce pokój opustoszał. Tylko Staszek Watecki zawrócił z korytarza i zapytał od progu:

— A może ci, Marek, przynieść następnym razem płatków owsianych?

— Dziękuję bardzo, Stachu — zaśmiał się Marek. — Jedzenia mi tutaj nie brakuje.

— To ja wiem, ale nie ma nic zdrowszego jak płatki owsiane na surowo... i z cukrem. Mówię ci.

— To przynieś w takim razie. Zjemy razem.

— Wspaniale! Zjemy razem! — ucieszył się Staszek i podążył za skręcającą już na schody gromadką.

— Sympatyczna ta wasza szybowcowa rodzina — powiedział na wpół do siebie doktór.

— O! Bardzo sympatyczna! — przytaknęła gorliwie pielęgniarka i odwróciła szybko twarz, żeby ukryć rumieniec.

Doktór spojrzał uważnie na nią, potem na Marka i uśmiechnął się domyślnie:

— Jak taka sympatyczna, to wobec tego damy jej zastrzyk, co, panno Marysiu? Dalej! Poproszę penicylinę, a pacjent niech się odwróci...

KONIEC

DO CZYTELNIKÓW POWIEŚCI

Może jesteś modelarzem, może szybownikiem, może dopiero myślisz o tym żeby zostać szybownikiem, a może masz już za sobą szereg poważnych wyczynów? Może nawet byłeś jednym z uczestników szybowcowego obozu falowego w Jeżowie?

Kimkolwiek jesteś — Drogi Czytelniku — jeśli śledziłeś przeżycia i przygody postaci „Szybowników" — masz o tej powieści na pewno swój sąd. Albo powieść podobała Ci się i wtedy — po przeczytaniu dzisiejszego, ostatniego odcinka — pomyślałeś krótko: „szkoda", albo też nie podobała Ci się i wtedy — przeczytawszy pod dzisiejszym odcinkiem słowo „Koniec" — pomyślałeś równie krótko: „nareszcie".

Bez względu na to jaki jest Twój sąd o „Szybownikach" — czy uważałeś ich druk za niepotrzebne zajmowanie miejsca w SIM-ie, czy też za miłe urozmaicenie tego pisma — **sąd Twój jest** — tak dla autora powieści, jak i dla redakcji czasopism lotniczych — **niezwykle cenny.** I dlatego prośba do Ciebie — Czytelniku:

Zabierz głos w dyskusji nad „Szybownikami".

Jako ich autor, wolałbym oczywiście, żeby dyskusja toczyła się na podstawie przeczytanej książki, bo druk w odcinkach zawierał — z konieczności dyktowanej objętością — szereg skrótów, w których pominięto kilka momentów powieści i w których czasami powstawały pewne zniekształcenia treści. Jeżeli więc — Czytelniku — znasz „Szybowników" z wydawnictwa książkowego, to Twoje uwagi będą tym cenniejsze.

W każdym bądź razie napisz do redakcji, co sądzisz o tej pierwszej powieści o tematyce wyczynowo-szybowcowej i powiedz otwarcie, z czym nie zgadzasz się w niej, a co uważasz za słuszne. Powiedz też, czy chciałbyś nadal widzieć w SIM-ie jakąś powieść o tematyce lotniczej, a jeśli tak, to z jakiej dziedziny bogatego życia lotniczego?

Ze swej strony mogę Cię zapewnić, Kolego, że wiem doskonale jak trudno opisami przeżyć lotniczych utrafić w gust pilota. Sam nim jestem i wiem, że żaden opis nie może się równać z bezpośrednimi, osobistymi odczuciami, doznawanymi w czasie lotu. Ale przecież opisy takie czytają nie tylko ci, którzy niejedno już w powietrzu widzieli, lecz również ci, których taki opis ma do latania dopiero zachęcić, albo u których ma tylko ten piękny sport spopularyzować. Bo przecież czasopisma lotnicze czytają nie tylko piloci.

Zechciej więc, Drogi Czytelniku, i ten moment wziąć pod uwagę i zawrzyj go w swej wypowiedzi, na którą z równą niecierpliwością czeka Redakcja, co i niżej podpisany.

Tadeusz Rejniak

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąc następny i dalsze.

Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 3147 3-B 23635